Skrzydlata POLSKA

ZA

3 i 5 zł

MOŻESZ ODBYĆ PRZELOT SAMOLOTEM SPORTOWYM LUB KOMUNIKACYJNYM ORAZ ZDOBYĆ WIELE INNYCH NAGRÓD

Piszemy o tym na stronie 3



Foto: B. KOSZEWSKI

8 — 15 WRZEŚNIA — TYDZIEŃ LOTNICTWA

O TEGOROCZNYM BOGATYM PROGRAMIE OBCHODU DNI LOTNICTWA PRZECZYTACIE W NUMERZE

NR 34 (320) • 20. VIII. 1957 • ROK WYDANIA XIII • CENA 1,50 zł

SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

DNIA 10 i 11 sierpnia usiłowano bezskutecznie przeprowadzić pierwszą kolejkę skoków trzeciej z kolei konkurencji. Z powodu niepomyślnych warunków meteo jak i przyczyn technicznych, rozegrano do 11 sierpnia włącznie dwie pełne konkurencje, po których objął prowadzenie w klasyfikacji indywidualnej mężczyzn Tadeusz Szymański z Warszawy — 532,08 pkt, przed Jerzym Kossem również z Warszawy — 529,87 pktt, Henrykiem Jaksimem z Legionowa — 498,29 pkt, Michałem Baszuro ze Słupska — 496,77 pkt, Stefanem Chmurą z Krosna — 491,50 pkt, Władysławem Rysiem z Mielca — 480,11 pkt i Pawłem Spotowskim z Łodzi — 479,10 pkt. Wśród kobiet na pierwszym miejscu znajduje się Romana Skatulska z Warszawy — 473.01 pkt. przed Antonią Chmielarczyk z Krakowa — 227.65 pkt i Aleksandrą Wojtkowiak z Poznania — 162,20 pkt. W punktacji drużynowej prowadzi ekipa Aeroklubu Warszawskiego I — 1 534,96 pkt; 2. Aeroklub Padkarpacki — 1 192,75 pkt; 3. Aeroklub Kielecki — 1 131,55 pkt; 4. Aeroklub Łódzki — 1 023,63 pkt; 5. Aeroklub Warszawski II (poza konkursem) — 1 007,65 pkt. (m)

Foto: B. KOSZEWSKI

Z KRAJU – W SKRÓCIE

SILNIKI MODELARSKIE ZZA GRANICY

Dnia 23 lipca nadeszły do Warszawy zamówione przez Zarząd APRL silniki do modeli latających (po kilka sztuk każdego typu), mianowicie: z Berlina Zachodniego 1) Webra Mach I — 2,5 cm³, 2) Tajfun — 1,5 cm³, 3) OS-MAX-15 — 2,49 cm³, 4) aparatura do zdalnego sterowania modeli OMU-105. Z Włoch 1) Supertigre G-20 — 2,5 cm³, 2) Supertigre G-24 — 9,81 cm³. Poza tym z NRF wysłano dla Zarządu APRL 2 barografy spadochronowe. Zakres — 8 000 m, czas pracy: 2—4—10 godzin. **(lg)**

JEŻÓW LATA W NOCY

Zorganizowaniem lotów nocnych z 10 na 11 sierpnia Jeżów zainaugurował systematyczne szkolenie i trening pilotów szybowcowych, w tej tak rzadko obecnie stosowanej, a cieszącej się zrozumiałym powodzeniem wśród pilotów, dziedzinie wyszkolenia szybowcowego.

Oprócz szkolenia i treningu program przewiduje również nocne loty falowe, co stwarza możliwości pełnego wykorzystania jednego z najlepszych pod względem położenia ośrodków lotów falowych.

tp.

PROTOTYP „KANI-2" OPUŚCIŁ WARSZTAT

Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego zakończyła ostatnio budowę prototypu nowego samolotu sportowego S-4 „Kania 2" konstrukcji inż. E. Stankiewicza. Prototyp przeszedł już pomyślnie niektóre próby techniczne, m. in. próbę hamowania silnika. Dalsze próby trwają.

„WYSOKOŚCIOWY" SIERPIEŃ

Sierpień, tak w roku ubiegłym, jak i bieżącym, nie zawiódł pilotów, uczestników kursu wyczynowego w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Jeżowie.

Fala wywołana w dniu 10 stacjonarnym frontem chłodnym, co prawda słaba, stworzyła dogodne warunki dla zaznajomienia pilotów ze specyfiką lotu falowego. Natomiast dzień 11, wraz z polepszeniem warunków falowych przyniósł szereg wartościowych wyników i tak: Zenon Skolski przewyższeniem 5 450 m uzyskał drugi diament do Złotej Odznaki Szybowcowej, Ryszard Gintrowski (4 550 m), Stanisław Porębski (4 500 m), Jacek Stupnicki (3 550 m), Andrzej Wieczór (3 030 m) — uzupełnili Złote Odznaki Szybowcowe. Andrzej Drebit (3 450 m), Józef Jakulewicz (3 180 m) i Czesław Mankiewicz (3 000 m) — uzyskali warunki do Złotej Odznaki Szybowcowej.

tp.

SZTANDAR DLA LOTNIKÓW OD „CEGIELSKIEGO"

6 bm. grupa około 130 robotników z zakładu „Cegielskiego" w Poznaniu odwiedziła jednostkę lotniczą, zawiadamiając ją o decyzji ufundowania lotnikom sztandaru. Wybrano komitet organizacyjny, do którego weszli przedstawiciele wszystkich fabryk HCP oraz oficerowie jednostki lotniczej. Przekazanie daru prawdopodobnie odbędzie się w dniu Święta Lotnictwa.

Lotnicy serdecznie przyjęli delegację zapoznając jej członków z urządzeniami lotniska, działaniem silników odrzutowych oraz umożliwili kilku robotnikom przelot na samolocie szkolnym.

XXI MISTRZOSTWA SZYBOWCOWE ZSRR

4 sierpnia br. zakończyły się na lotnisku Tymirazewo w pobliżu miasta Sumy XXI wszechzwiązkowe mistrzostwa szybowcowe z udziałem 39 zawodników. Zawody przebiegały w wyjątkowo złych warunkach atmosferycznych. Rozegrano konkurencje: trójkąty 100 i 200 km oraz przelot docelowo-powrotny. Mistrzem na rok 1957 został Michaił Zwieriew. Wśród kobiet najlepszą była Marina Zacharowa. Tytuł wicemistrza zdobył John Dwojenosow, trzecie miejsce zajął Jewgienii Litwinczow. Zwycięzcy otrzymali cenne nagrody. Osiągnięte wyniki nie zostały ogłoszone w prasie.

MODELARSKIE MISTRZOSTWA ŚWIATA — BEZ KOMENTARZY

11 sierpnia br. zakończyły się w miejscowości Mlada Boleslav (Czechosłowacja) mistrzostwa świata modeli latających w kategorii szybowców A-2. Zwycięstwo zespołowe zdobył Związek Radziecki (2 473 sek) przed Jugosławią (2 466 sek) i Czechosłowacją (2 241 sek). Polska zajęła 15 miejsce (wśród 17 krajów uczestniczących w zawodach) wynikiem zaledwie 1 861 sek.

W klasyfikacji indywidualnej zwyciężył Babic (Jugosławia) — 900 sek., przed Sokołowem (ZSRR) — 854 sek. i Hodzovicem (Jugosławia) — 834 sek. Najlepszy z Polaków — Maciejewski zajął dalekie 40—41 miejsce (636 sek.), dalej był Dihm — 44 miejsce (626 sek.), Jastrzębski — 52 miejsce (599 sek) i Palucha — 58-59 miejsce (553 sek.).

W mistrzostwach modeli na uwięzi zwyciężyła drużynowo Czechosłowacja, przed Włochami i Węgrami. Indywidualnie najlepszym był Sladky — 216 km/h przed Zatocil'em — 214 km/h i Pastyrik'em — 208 km/h, wszyscy CSR. Nasi zawodnicy nie startowali.

Pierwsze mistrzostwa szybowcowe NRD

(Korespondencja własna z NRD)

NAJLEPSI szybownicy NRD zmierzyli swe siły w mistrzostwach w Schönhagen w czasie od 28.6 do 14.7.57. Mimo niepomyślnych warunków atmosferycznych przeprowadzono następujące konkurencje: trójkąt 62 km (dwukrotnie), przelot docelowy 78 km, przelot otwarty i trójkąt 100 km. Startowało 15 zawodników, przeważnie na szybowcach „Meise-Olimpia", 7 dalszych pilotów latało w mistrzostwach poza konkursem.

Wilhelm Lienemann, startujący poza konkursem na szybowcu „Bocian" bez pasażera, ustalił w dniu 1.7. **dwa nowe rekordy NRD: wysokość absolutna ok. 4 000 m i przewyższenie ok. 3 700.** Lotem swym spełnił on zarazem brakujący warunek do złotej odznaki (300 km uzyskał w Lesznie w r. 1954), uzyskując **pierwszą złotą odznakę w NRD.**

W klasyfikacji mistrzostw pierwsze miejsce zajął Heinz Schramm (Schwerin) — 3 912 pkt, drugie Adolf Daumann (Schwerin) — 3 673 pkt, trzecie Gerhard Grandt (Rostock) — 3 525 pkt.

WERNER LIEBENOW

Na zdjęciu z prawej: Zwycięzca mistrzostw — Heinz Schramm



ECHA TYGODNIA

OSTRZEŻENIE

JEŻELI ktoś zadał sobie trochę trudu i przejrzał tegoroczne numery „Skrzydlatej", na przykład od kwietnia do lipca, zwrócić musiał chyba uwagę na stosunkowo dość dużą ilość (w porównaniu z latami poprzednimi) nekrologów czy wspomnień pośmiertnych o pilotach (nie wszystkich zresztą), którzy zginęli w wypadkach lotniczych. Nie upraszczając oczywiście zagadnienia trzeba jednak stwierdzić, że 80% tych wypadków powstało z winy samych pilotów (błędy w pilotażu, nie przestrzeganie przepisów, chuligaństwo itp.), a tylko 20% z przyczyn niezależnych od pilotów. Być może, że przytoczone tu przeze mnie procenty różnią się trochę od statystyki oficjalnej KBWL. Nie o to jednak chodzi.

Faktem jest bezspornym, że większość notowanych w tym sezonie wypadków wynikło z jaskrawego i w pełni świadomego naruszenia dyscypliny lotniczej, co w prostej linii jest rodowodem chuligaństwa powietrznego, panoszącego się obecnie nierzadko w naszych aeroklubach.

W tym wszystkim najbardziej chyba przerażające jest to, że lekceważenie obowiązujących przepisów, instrukcji i programów szkoleniowych cechuje przede wszystkim kadrę instruktorską i kierownictwa aeroklubów.

Nie trzeba na pewno tłumaczyć, ani udowadniać, że przykład idzie zawsze z góry, tzn. od instruktorów i kierowników poszczególnych dziedzin wyszkolenia i aeroklubów. Obniżenie dyscypliny lotniczej u kadry kierowniczej pociąga za sobą siłą rzeczy rozluźnienie dyscypliny u uczniów i pilotów treningowych, co w konsekwencji dalszej powoduje różne wypadki, ze śmiertelnymi włącznie. „Pomysłów", w tym złym oczywiście znaczeniu, naszym niektórym instruktorom nie brak. Są one jednak tragiczne w swych skutkach, a płaci się za nie wysoką cenę — życie.

Żeby nie być gołosłownym, kilka przykładów:

30 lipca br. pil. instr. Paweł Kowalewski z Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie w czasie oblotu „Zlina-26" atakuje (dosłownie) znajdujący się w powietrzu samolot „CSS-13". W efekcie kilku powtarzających się ataków nastąpiło zderzenie, w którym „Zlin" utracił usterzenie pionowe i poziome, „CSS" natomiast pozbawiony został śmigła. „Zlin" bez sterów runął na ziemię, grzebiąc w swych szczątkach Kowalewskiego, który poniósł śmierć na miejscu. Instr. Kołłątajowi udało się na CSS-ie jakoś szczęśliwie wylądować. Dochodzenie wykazało, że atmosfera w tym klubie sprzyjała powstawaniu i narastaniu różnych coraz to poważniejszych wykroczeń, a loty koszące (np. nad obozem harcerskim) i „parterowa" akrobacja nie należały wcale do rzadkości.

5 lipca br. pil. instr. Kazimierz Rzepowski z Aeroklubu Podkarpackiego w trakcie wykonywania na CSS-ie lotu koszącego nad rzeką i kąpieliskiem zderzył się z linią wysokiego napięcia, zrywając przewody i uszkadzając samolot. Podobny wypadek miał 8 czerwca pil. instr. Konieczko Henryk ze Świdnika. W czasie lotu koszącego (na wysokości 10 m) wzdłuż linii kolejowej Lublin—Lubartów „CSS-13" zderzył się z linią wysokiego napięcia. Rzecz charakterystyczna, że oba te wypadki piloci próbowali zataić, a w przypadku tego ostatniego zatajenie miało charakter wybitnie kumoterski.

21 lipca br. wypadek spowodował pil. instr. Jerzy Blitz (lot koszący na wysokości 5—10 m), a 11 lipca pil. instr. Władysław Adamczyk z Mielca (lot na wysokości 10 m, beczka na małej wysokości w pobliżu pracujących na polu jego krewnych i do tego ze swym uczniem?!!).

Chyba wystarczy, chociaż przykładów jaskrawego chuligaństwa powietrznego i współudziału w tym kierownictw klubów, mógłbym przytoczyć znacznie więcej.

Skończyły się jednak dobre czasy gwizdania na prawo i wszelkie przepisy przez niektórych pilotów i instruktorów. Zarząd APRL wypowiedział ostrą i zdecydowaną walkę wszelkiej maści chuliganom, a kary posypały się wysokie. I tak:

Pozbawiono dożywotnio prawa latania: K. RZEPOWSKIEGO, H. KONIECZKĘ, J. BLITZA i W. ADAMCZYKA. Dwóch pierwszych zwolniono poza tym dyscyplinarnie z pracy w aeroklubach. Niezależnie od tego APRL postanowił wystąpić przeciwko czterem wyżej wymienionym na drogę sądową o zwrot kosztów na jakie narazili skarb państwa, powodując zniszczenie, względnie uszkodzenie sprzętu.

Niech to będzie ostrzeżeniem dla tych wszystkich, którym nie wywietrzały jeszcze z głowy różnego rodzaju pomysły popisywania się i głupiej brawury. Latanie to sport o specjalnym charakterze i wymagający wyjątkowej dyscypliny. Cenny jest nie tylko sprzęt i jego eksploatacja, co w sumie drogo przecież państwo i tak kosztuje, ale przede wszystkim najbardziej cenne jest życie człowieka. Nie mamy wcale zamiaru tolerować tych wszystkich, którzy je lekceważą. Dla nich nigdy w naszych aeroklubach miejsca nie będzie.

*

Na zakończenie jeszcze wiadomość z ostatniej chwili, którą otrzymałem ze Strzebielina (w nawiązaniu do poprzedniej informacji). Z udziału w IV Spadochronowych Mistrzostwach Polski usunięci zostali: WÓJCIK z Legionowa, KULESZA z Katowic, SZYGENDOWSKI z Rzeszowa i RADOMSKI z Dęblina. Przyczyną była oczywiście wódka. Do tego tematu powrócę jeszcze później.

IKARUS

BOGATY PROGRAM OBCHODU TEGOROCZNYCH DNI LOTNICTWA

- **8 – 15 WRZEŚNIA – TYDZIEŃ LOTNICTWA POLSKIEGO**
- **8 WRZEŚNIA – CENTRALNE POKAZY LOTNICZE NA BEMOWIE**
- **14 i 15 września – uroczystości poświęcone 25 rocznicy śmierci Żwirki i Wigury**
- **Za 3 i 5 zł można wylosować przeloty samolotami**

TEGOROCZNY Tydzień Lotnictwa Polskiego będziemy obchodzili w całym kraju w dniacn 8—15 września. Podobnie jak w latach ubiegłych, szereg przeprowadzonych w tym czasie imprez będzie zmierzało do dalszej popularyzacji lotnictwa, jego osiągnięć, rozwoju oraz chlubnych tradycji — wśród najszerszych rzesz społeczeństwa, a szczególnie młodzieży.

W ramach Tygodnia odbędą się również uroczystości poświęcone pamięci wybitnych pilotów Żwirki i Wigury, z okazji 25 rocznicy ich śmierci.

Dla przeprowadzenia i kierowania obchodami Tygodnia Lotnictwa powołany został Ogólnopolski Komitet Obchodu Święta Lotnictwa, w skład którego weszli przedstawiciele Rządu i Partii stronnictw politycznych i organizacji społecznych. Kierownictwem propagandowym i organizacyjnym Tygodnia zajmują się wspólnie przedstawiciele Wojsk Lotniczych i OPL OK, Aeroklubu PRL oraz PLL „Lot". Honorowy protektorat nad obchodami Tygodnia Lotnictwa objął premier Józef Cyrankiewicz.

Najważniejszą i najbardziej atrakcyjną częścią obchodów Tygodnia Lotnictwa będą — rzecz jasna — pokazy lotnicze, organizowane w miastach wojewódzkich oraz tam, gdzie znajdują się aerokluby.

Pokazy lotnicze w dniach 8, 15 i 22 września odbędą się w następujących miastach: Łodzi, Kielcach, Katowicach, Olsztynie, Wrocławiu, Opolu, Lublinie, Poznaniu, Bydgoszczy, Szczecinie, Koszalinie, Gdańsku, Inowrocławiu, Krakowie, Gliwicach i kilku innych miejscowościach.

Centralne pokazy lotnicze odbędą się w Warszawie w dniu 8 września na lotnisku Bemowo o godz. 15.30. Weźmie w nich udział lotnictwo wojskowe i sportowe.

Pamiętamy, że rokrocznie pokazy centralne odbywały się na lotnisku Okęcie. W tym roku jednak, ze względu na niektóre, bardzo atrakcyjne punkty programu — jak np. masowy przelot 400 odrzutowców, pokaz startu i lądowania 100 samolotów odrzutowych, na co port lotniczy na Okęciu jest nieco za ciasny — parada lotnicza przeprowadzona zostanie na lotnisku Bemowo.

Defiladę rozpocznie jak zwykle lotnictwo wojskowe. Lotnictwo sportowe zademonstruje m. in. wyścig samolotów po elipsie, strącanie baloników, akrobacje szybowców, samolotów „Bies" i „Jak-18". Piloci sportowi dadzą również pokaz opylania pól. W końcowej części będą się popisywali skoczkowie spadochronowi. Zobaczymy więc skoki z opóźnionym otwarciem spadochronu i skoki piętrowe. Tradycyjnego desantu nie będzie.

Wstęp na pokazy jest płatny. Bilety w cenie 3 i 5 zł będą w sprzedaży w kioskach „Ruchu". Warto tutaj dodać, że nabywców biletów czeka szereg niespodzianek. Wśród nich bowiem będą rozlosowane nagrody w postaci przelotów samolotami sportowymi i komunikacyjnymi oraz wiele innych nagród rzeczowych.

Poza pokazami regionalnymi i centralnymi przeprowadzonych będzie szereg imprez w całym kraju.

Tydzień Lotnictwa zainauguruje dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK i prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. Jan Frey-Bielecki przemówieniem radiowym wygłoszonym w przeddzień pokazów centralnych (7.IX.), które transmitowane będzie również przez telewizję.

Jeżeli chodzi o Warszawę, to tego samego dnia zobaczymy na ulicach stolicy, w godzinach wieczornych, pochód młodzieży, koncert orkiestry reprezentacyjnej Wojska Polskiego na placu Defilad oraz lotniczą „Zgaduj zgadulę" w Sali Kongresowej PKiN. W dniach 8—15 września czynna będzie również wystawa sprzętu lotniczego — wyłącznie samolotów polskiej konstrukcji i produkcji, tak przedwojennych jak i powstałych w naszym trzynastoleciu.

Zakłady pracy i szkoły będą mogły korzystać z organizowanych w tym czasie (9—15.IX.) wycieczek na lotnisko aeroklubu i portu lotniczego.

Cały program obchodu uatrakcyjnią jeszcze zabawy ludowe i festyny na placach Warszawy. Dla przedstawicieli prasy (dziennikarzy) zorganizowane zostaną specjalne wycieczki do: pułku bombowego, Oficerskiej Szkoły Lotniczej, Instytutu Lotnictwa oraz Aeroklubu Warszawskiego.

Ostatnie dwa dni Tygodnia Lotnictwa (14 i 15.IX) poświęcone będą pamięci pilotów Żwirki i Wigury. Uroczystości te obchodzone będą z udziałem przedstawicieli lotnictwa i Aeroklubu Czechosłowacji. W programie przewidziane jest złożenie wieńców w Cierlicku (CSR) — miejscu katastrofy, wystawa pamiątek po Żwirce i Wigurze w Cieszynie i Zlot Gwiaździsty w Bielsku. Na Tydzień Lotnictwa ukaże się szereg materiałów propagandowych m. in. specjalny numer „Skrzydlatej Polski" o objętości 32 stron, informator, broszura o Żwirce i Wigurze, fotogazetka, plakaty oraz jednodniówka harcerska.

Tadeusz Kaczmarczyk

ZE ŚWIATA W SKRÓCIE

Międzynarodowe zawody balonów wolnych odbyły się w miejscowości Hengelo. Na starcie stanęło 10 balonów z Belgii, NRF, Holandii, Austrii, Szwajcarii, Turcji i USA. Zwyciężył Belg Albert Vandenbemden, który po czterogodzinnym samotnym locie na balonie o pojemności 270 m³, przebył dystans około 180 km, lądując na południe od Hagi. (k)

*

Amerykański pilot J. Colb poprawił międzynarodowy rekord odległości lotu (w klasie samolotów o ciężarze od 1 750 do 3 000 kG) o 445 km, przelatując odległość 2 435 km. Poprzedni rekord należał do pilota radzieckiego Czernowa i wynosił 1 990 km. (k)

*

Samolot DC-3 szwajcarskich linii lotniczych SWISSAIR rozbił się, grzebiąc pod szczątkami 9 osób: instruktora, pięciu uczniów, dwóch inżynierów, i mechanika. Pilotem — instruktorem był M. Traber, jeden z najlepszych pilotów SWISSAIR. (z)

*

Jugosłowiańskie linie lotnicze używać będą na trasach Belgrad — Frankfurt n/Menem oraz Belgrad — Stambuł dwusilnikowych samolotów radzieckich Ił-14. Ostatnio Jugosławia kupiła od ZSRR 6 samolotów tego typu. Jugosłowianie twierdzą, że radzieckie samoloty pasażerskie typu Ił-14 są szybsze i ładowniejsze. (sz)

*

Walka konkurencyjna między brytyjskimi liniami lotniczymi, a ich amerykańskimi kontrpartnerami weszła w nowe stadium. W kołach handlowych Londynu oczekuje się, iż rząd brytyjski wyda w najbliższym czasie oficjalny zakaz lądowania amerykańskich samolotów pasażerskich typu Boeing-707 oraz Douglas DC-8 w londyńskim porcie lotniczym. Oficjalną przyczyną decyzji ma być ogromny hałas jaki powoduja te czterosilnikowe samoloty przy starcie. Władze angielskie zwracają uwagę, że z tego samego powodu samoloty te otrzymały zakaz lądowania na lotnisku nowojorskim. Jednakże w kołach dziennikarskich podkreśla się, że decyzja rządu angielskiego ma być podjęta pod presją brytyjskich koncernów lotniczych, które od dawna prowadzą zaciętą walkę z konkurencyjnymi liniami lotniczymi USA. Do zaostrzenia się stosunków pomiędzy towarzystwami lotniczymi obu krajów przyczyniło się także to, iż ostatnio władze lotnictwa cywilnego Stanów Zjednoczonych odmówiły brytyjskim liniom lotniczym zezwolenia na przewóz pasażerów na trasach transamerykańskich. W odpowiedzi na ten krok brytyjskie linie lotnicze czynią wysiłki, by zablokować możliwości przewozu pasażerów przez samoloty amerykańskie na obszerze Europy. (sz)

Rząd Stanów Zjednoczonych wydał dotychczas na badania związane z produkcją pocisków zdalnie kierowanych około 6 miliardów dolarów, tzn. trzykrotnie więcej, aniżeli wyniosły koszta produkcji pierwszej bomby atomowej pod koniec drugiej wojny światowej. Koszt stosunkowo taniego pocisku zdalnie kierowanego wynosi około 20 000 dolarów, zaś koszt wielkiego pocisku międzykontynentalnego wynosi w niektórych wypadkach 4 miliony dolarów. Dowództwo lotnictwa USA nie ukrywa, że w roku 1962 zamierza wydać 80% swego budżetu na pociski kierowane, podczas gdy ostatnio jedynie 20% tego budżetu przeznaczano na takie cele. (sz)

*

Dowództwo lotnictwa USA zrezygnowało z kontynuowania prac nad produkcją pocisku zdalnie kierowanego typu „Navaho", po wydaniu na związane z tym badania 750 milionów dolarów. Dodać należy, że lotnictwo USA zamierzało wyprodukować 16 pocisków typu „Navaho", z czego cztery pociski poddane były próbom, z których żadna nie dała pozytywnych rezultatów. Każda z nich kosztowała 1,5 miliona dolarów. Pocisk „Navaho" posiadać miał zasięg 5 000 mil (8 000 km).

Zdaniem ekspertów lotniczych nieudane próby z pociskiem „Navaho" dały konstruktorom pocisków zdalnie kierowanych szereg cennych doświadczeń, które pozwoliły wyprodukować silniki dla międzykontynentalnego pocisku „Atlas" oraz pocisku o średnim zasięgu „Thor". W chwili obecnej prowadzone są badania nad pociskami międzykontynentalnymi typu „Atlas" i „Titan" o zasięgu 5 000 mil. (sz)



DO i OD redaktora „Skrzydlatej"

KONSTRUKTORZY AMATORZY POWINNI MIEĆ SWOJĄ ORGANIZACJĘ

POSIADAM wieloletnie doświadczenie organizacyjne i stąd wiem, że normy prawne, przepisy czy zarządzenia dopiero wtedy zostają zmienione, gdy życie wykaże w całej pełni, że są już dawno przestarzałe, nieżyciowe, a jakaś większa grupa ludzi domaga się natarczywie i długo ich zmiany. Dlatego też uważam, że propozycje wysunięte przez Józefa Stachurskiego ze Starachowic odnośnie budowy konstrukcji amatorskich (nr 30 „SP") należałoby uszeregować w innej kolejności. Pożądane byłoby przede wszystkim stworzenie jakichś form organizacyjnych, a dopiero w oparciu o nie starać się uzyskać zmianę dotychczas obowiązujących przepisów prawnych w tej dziedzinie. Inaczej, my amatorzy-konstruktorzy nic nie zyskamy. Z doświadczenia wiem, że tzw. „zawodowcy" niechętnie ustępują amatorom coś ze swej dziedziny i nie lubią, gdy za ich dziedzinę pracy zawodowej biorą się również amatorzy. Uważają amatorów za zło nieuniknione, którego trzeba się jak najbardziej wystrzegać.

Moje propozycje w tej sprawie są następujące: zorganizować przy „Skrzydlatej Polsce" sekcję amatorów-konstruktorów. Celem jej byłoby przede wszystkim zrzeszenie wszystkich amatorów-konstruktorów z terenu całego kraju, którzy zadeklarowaliby chęć założenia nowej organizacji względnie stworzenia osobnego, nowego działu przy Aeroklubie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Sprawami organizacyjnymi mógłby na razie zająć się ktoś z redakcji „Skrzydlatej Polski" DOBROWOLNIE, co stanowiłoby gwarancję jego serdecznego podejścia do sprawy.

Osobiście chętnie widziałbym „Zrzeszenie Amatorów Konstruktorów" przy RPRL, jednak jak dotychczas nikt z odpowiedzialnych członków APRL nie zabrał w tej sprawie głosu, a sądzę, że tą dziedziną powinny się aerokluby zająć i dopomóc amatorom. Przecież na tym odcinku aerokluby mają już przeszło 30-letnią tradycję, a bodajże właśnie od amatorskiej konstrukcji rozpoczynały one swe życie w okresie po I wojnie światowej i w okresie XX-lecia międzywojennego.

Sądzę, że „Skrzydlata Polska" nie odmówi nieco miejsca na dyskusję nad przyszłą formą organizacyjną Zrzeszenia Amatorów Konstruktorów. Jeśli idzie o mnie, gotów jestem dopomóc w organizowaniu tego zrzeszenia, oczywiście według swoich skromnych możliwości.

J. O.
Wrocław

Ruchowi amatorskiemu poświęcamy ostatnio wiele miejsca. Chętnie też otwieramy nasze łamy dla wszelkich rozsądnych głosów w tej sprawie. Zorganizowanie sekcji czy zrzeszenia należy wyłącznie do amatorów-konstruktorów i ich inicjatywy. Natomiast „Skrzydlata" może zapewnić amatorom konsultacje fachowe ze strony konstruktorów lotniczych i ułatwiać ich wzajemną wymianę doświadczeń i poglądów.

Horyzonty Lotnictwa

NOWE pismo lotnicze „Horyzonty Lotnictwa", o którego powstaniu donosiliśmy przed kilku tygodniami, wydało niedawno swój drugi numer. Podobnie jak i inauguracyjny, tak i numer drugi zawiera dużą ilość materiałów techniczno-lotniczych, zredagowanych żywo i ciekawie.

Głównymi pozycjami numeru są: artykuł inż. Kazimierza Kamienobrodzkiego na temat XXII Międzynarodowego Salonu Lotniczego w Paryżu, kolejny odcinek obszernej pracy kpt. Czesława Malinowskiego „Polskie Skrzydła w Kampanii Wrześniowej", artykuł dyskusyjny inż. Romana Sznee na temat lotniczych biur konstrukcyjnych oraz opracowanie inż. Jerzego Żyłowskiego o śmigłowcach Mila i Kamowa. Treść numeru uzupełniają opisy i rysunki szeregu samolotów i szybowców, w tym również znajdujących się w stadium projektowania szybowców „Zefir" (SZD-19x) i „Gil" (SZD-16).

Brak miejsca nie pozwala na szersze omówienie wymienionych prac, zanotować jednak trzeba, że np. w artykule o Salonie Paryskim zawartych jest wiele cennych i rzeczowych spostrzeżeń, które winny być przestudiowane przez tzw. czynniki odpowiedzialne. Zasługują również na uwzględnienie wnioski odnośnie organizacji przyszłych wyjazdów do Paryża specjalistów lotniczych. Jak powszechnie wiadomo tegoroczny wyjazd specjalistów wzbudził szereg istotnych zastrzeżeń.

Z uwag zawartych w „Horyzontach Lotnictwa" a zasługujących na „ocalenie od zapomnienia", warto przytoczyć końcowy fragment artykułu inż. Żyłowskiego. Porusza on sprawę wszystkim dobrze znaną, a najbardziej już chyba dziennikarzom lotniczym:

„Z żalem należy stwierdzić, że większość informacji (na tematy śmigłowców radzieckich — przyp. RW) musimy czerpać w dalszym ciągu z prasy zachodniej, pomimo że w ostatnich czasach wiele sprzętu lotniczego produkowanego w krajach demokracji ludowej eksportuje się do strefy dolarowej. Paradoks ten ma niewątpliwie przed sobą krótkie życie..."

Nie można pominąć milczeniem strony ilustracyjnej pisma, utrzymanej — mimo gazetowego papieru — na dobrym poziomie. Wiele fotografii, zwłaszcza odnoszących się do cyklu o polskim lotnictwie w kampanii wrześniowej, nie było dotychczas publikowanych w żadnym polskim czasopiśmie.

Jeśli o poziomie pisma można wnioskować z dwóch jego pierwszych numerów, to o „Horyzontach Lotnictwa" odnotować trzeba wrażenie dodatnie. Nie zmniejszają tego wrażenia zdarzające się jeszcze tu i ówdzie drobne potknięcia, jak np. „przechrzczenie" dobrze znanego w Polsce konstruktora śmigłowców radzieckich Michaiła L. Mila na Mikołaja czy „taniec" szpalt w niektórych artykułach.

Bratniemu pismu — życzenia pomyślnego rozwoju! (RW)



Piloci jugosłowiańscy z Belgradu na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego. Stoją od lewej: Miroslav Isakovic, Jelena Opacic i Aleksander Olic.
Foto: S. Makaruk

SZYBOWNICY BELGRADU U SZYBOWNIKÓW WARSZAWY

WSKAZÓWKA zegara na Dworcu Głównym minęła godzinę 18. Parowóz ciężko dyszy wyrzucając ogromne kłęby pary. Ostatni pasażerowie zajmują miejsca. Pociąg wkrótce ruszy w swą daleką drogę. W jednym z jego wagonów odjeżdżają przebywający w Polsce od 5 do 21 lipca, jugosłowiańscy piloci — goście Aeroklubu Warszawskiego. Wraz z nimi udają się w długą podróż z Warszawy do Belgradu piloci warszawscy, którzy będą rewizytować Jugosłowian. Wymieniamy ostatnie zdania i uwagi. Jugosłowiańska „trójka" z żalem opuszcza nasze lotnisko i stolicę.

Jelena Opacić — 24-letnia instruktorka aeroklubu w Zemunie k. Belgradu (jest pilotką od 9 lat i wylatała na szybowcach 250 godz., a na samolotach — 200, posiada Srebrną Odznakę Szybowcową), z dużym uznaniem wyraża się o pilotach i instruktorach Aeroklubu Warszawskiego. Wymienia nazwiska Peli Majewskiej, Wandy Szemplińskiej, Ireny Kaniewskiej i inne. Jej zdanie zostaje podchwycone przez Aleksandra Olića i Miroslava Isakovića. Im obu także najbardziej podobali się ludzie.

— Są bardzo koleżeńscy i skromni — mówili. — Poza tym wielu z nich, mimo że są młodzi — posiada duże doświadczenie i wysokie kwalifikacje. Aeroklub Warszawski jest także dobrze wyposażony, lepiej niż aerokluby w Belgradzie. My nie dysponujemy takimi funduszami i tak dużą ilością sprzętu. Podoba nam się też struktura organizacyjna Aeroklubu PRL i duża inicjatywa kierownictwa Aeroklubu Warszawskiego. Ma on niewątpliwie duże możliwości rozwojowe.

— A jak Wam się podobał sprzęt, na którym lataliście?

— Macie bardzo dobre szybowce. Na pierwszym miejscu stawiam „Bociana" — mówił z entuzjazmem Miroslav Isaković. Jego przyjaciele byli tego samego zdania.

— Szkoda, że pogoda nie dopisała w czasie naszego pobytu — wspomniał z żalem Aleksander Olić. — Mieliśmy w związku z tym ograniczone możliwości latania. Niestety nie mogliśmy tego zmienić... Toteż tym bardziej jestem zadowolony z sukcesu, jaki u was odniosłem.

— ...?

— Otóż w jednym z przelotów udało mi się zdobyć Srebrną Odznakę Szybowcową. Ponieważ jestem przede wszystkim pilotem samolotowym, na szybowcach wylatałem zaledwie 20 godzin razem z lotami w Polsce. Dlatego zdobycie tej odznaki uważam za sukces... i dużą przyjemność, gdyż stało się to w waszym kraju. W jakim aeroklubie latam? Jestem instruktorem samolotowym w Belgradzie, w Aeroklubie Akademickim. Studiuję ostatni rok na Wydziale Łączności Uniwersytetu Belgradzkiego. Na samolotach mam wylatanych 330 godzin.

Trzeci nasz rozmówca — 23-letni Miroslav Isaković jest instruktorem szybowcowym w Aeroklubie Belgradzkim i pełni tam poważną funkcję sekretarza. Ma na swym koncie 120 godzin wylatanych na szybowcach i 250 na samolotach. W lotnictwie pracuje już 8 lat.

Goście nasi wiele miłych słów poświęcają Warszawie. — Są jeszcze w niektórych miejscach niezatarte ślady wojny — wypalone domy, zwały gruzu. Ale budujecie Warszawę bardzo piękną i w dużym tempie. Wkrótce już znikną tamte ślady.

Na Jelenie mocne wrażenie wywarł Zespół Pieśni i Tańca „Śląsk". — Nigdy nie zapomnę — mówiła — tych cudownych melodii, tańców i ubiorów.

Lecz czas ucieka. Trzeba kończyć rozmowę — pociąg zaraz rusza. Jeszcze wymiana adresów. Mocne uściski rąk. Podziękowania gospodarzom za gościnę, pozdrowienia dla polskich przyjaciół.

Zdravo! Do zobaczenia!

JERZY STAROŃ

Radio w Aeroklubie Bielsko — Bialskim

PRZED kilku tygodniami aeroklub nasz otrzymał ze skromnych zapasów APRL nadawczo-odbiorczą aparaturę radiową RSI-6 K i bez chwili zwłoki przystąpił do jej uruchomienia. Do dzieła zabrał się szef wyszkolenia A. Flis, nawiasem mówiąc równie dobry radiomechanik jak pilot. Minęło kilka dni nieuniknionej dłubaniny: wiercenia, skręcania, lutowania i kompletowania części urządzenia. I oto w biurze wyszkoleniowym odezwała się radiostacja „Klimczok".

Podobnym zabiegom radiotechnicznym poddano klubowego jedynaka — „Zlina". Pierwsze próby funkcjonowania aparatury wypadły pomyślnie. Porozumiewanie się z całkiem przyzwoitej odległości samolotu od radiostacji nie nastręczało żadnych trudności. Obecnie montuje się radiostację na CSS-13, a w bliskiej przyszłości przewiduje się wyposażenie szybowców w urządzenia radioodbiorcze zwane radiouchem.

JAN WINCZO

„Proszę o start". Ten uśmiech Adama Flisa został podpatrzony podczas pierwszych prób. Radio gra!
Foto: Wł. Osiecimski (2)



Adam Niżnik na stanowisku kierownika lotów.



LATANIE MA KOLOSALNĄ PRZYSZŁOŚĆ

Inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI
Specjalny wysłannik „Skrzydlatej Polski"

JAKIE są podstawowe założenia opracowywanych przez Pana samolotów turystycznych i dyspozycyjnych?

Mój rozmówca, główny konstruktor zakładów „Boisavia" pan Lucien Tieles odpowiada natychmiast — cena sprzedażna, po chwili dodaje — komfort i wyposażenie, wreszcie osiągi — zwłaszcza prędkość i zasięg.

Zdanie to wypowiedział przedstawiciel zakładów wprawdzie niewielkich (produkcja miesięczna 4 maszyny) ale należących do przemysłu kluczowego i których samoloty są obecnie bardzo często spotykane na lotniskach Francji.

Samoloty „Boisavia" to przede wszystkim 4-miejscowe maszyny dyspozycyjne, taksówki powietrzne dla ludzi interesu. Wygodne, wyposażone w radio, radiokompas, dwuster, bardzo prawidłowe w pilotażu (o czym mogłem się przekonać w dłuższym samodzielnym locie w międzynarodowym turystycznym porcie lotniczym w Toussus — le-Noble).

Zdaniem francuskich bussinesmanów najlepszym samolotem w tej klasie jest obecnie amerykański Beechcraft „Bonanza" o bogatym wyposażeniu radio-elektronicznym i wciąganym trójkołowym podwoziu. Ostatnio stara się usilnie wejść na rynek francuski również samolot Mooney M-20 (USA). Jeżeli mimo to „Boisavia" produkuje seryjnie swoje chętnie nabywane „Mercurey" to powodem jest niska cena tych maszyn (4 miliony franków wraz z radiem), prawie trzy razy niższa od „Bonanzy", a blisko dwa razy od francuskiego konkurenta — Aubert „Super Cigale". Porównajmy jeszcze osiągi tych 4-miejscowych maszyn. (Tablica na str. 6.)

Jednak nawet B-601 „Mercurey" jest praktycznie za drogi dla turysty powietrznego. Ten rodzaj nabywcy zadowala się na razie maszyną dwumiejscową, z zachowaniem komfortu i osiągów zbliżonych do samolotów dyspozycyjnych, dwusterem, stawiając zasadniczy warunek — fotele załogi muszą być obok siebie.

Nie trudno zauważyć, że i wśród tej klasy zamolotów (i ich nabywców) decydują w niezmienionej kolejności: cena, komfort i wyposażenie, osiągi.

W poprzednim odcinku korespondencji pisałem o „zjodelizowaniu" Francji. Wśród licznych odmian „Jodeli" wyróżnia się zdecydowanie Jodel-Querey D-117. Byłem bardzo zadowolony, gdy dzięki uprzejmości dyrektora (a zarazem konstruktora) zakładów SAN produkujących D-117 pana Lucien Querey mogłem zapoznać się bliżej zarówno z maszyną jak i produkcją.

Dlaczego Jodel-Querey? Nowy konstruktor wniósł do pierwowzoru cały szereg ulepszeń pozostawiając właściwie nienaruszony jedynie układ aerodynamiczny.

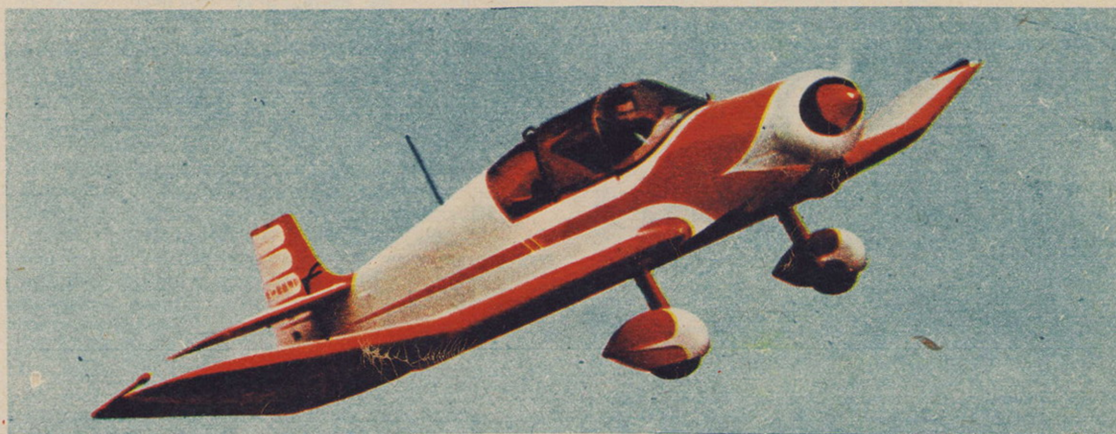
Jodel D-117 jest samolotem wielkiej turystyki. Ma on za sobą szereg zwycięstw na konkursach i zlotach międzynarodowych począwszy od 1954 r. Szczególnym wyczynem był przelot zespołu pięciu maszyn z lotniska fabrycznego w Bernay (Normandia) do Tananarive (Madagaskar) i z powrotem (1956 r.), a także niedawny przelot bez lądowania Paryż — Alger i z powrotem (wersja 1-miejscowa z dodatkowym zbiornikiem paliwa). Dotychczas ponad 100 Jodel'i D-117 opuściło zakłady, a więc co piąty Jodel na świecie pochodzi z Bernay. Bieżące zamówienia, również i z zagranicy, opiewają na dalsze 100 maszyn, przy czym zdolność produkcyjna rozbudowujących się zakładów wynosi obecnie 96 samolotów rocznie.

Można śmiało przyjąć, że Jodel D-117 jest obecnie najlepszym samolotem turystycznym w Europie Zachodniej, spełniającym najlepiej warunki nabywcy: cena, komfort i wyposażenie, osiągi.

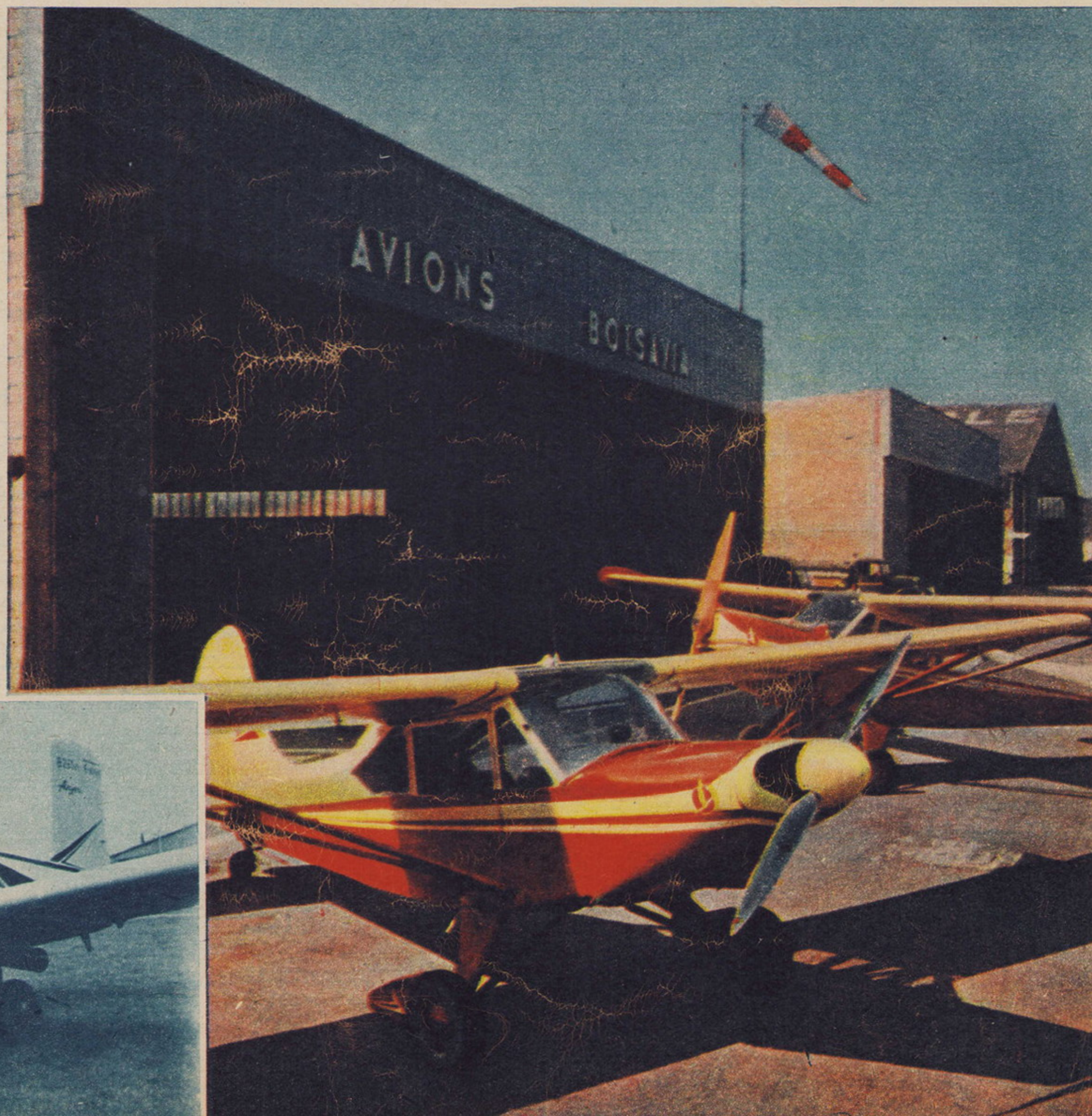
Cena samolotu w kraju — 1 216 500 fr. (dla aeroklubów — 1 188 500 fr.), na eksport (z zastrzeżeniem praw licencji) — 2 125 000 fr.

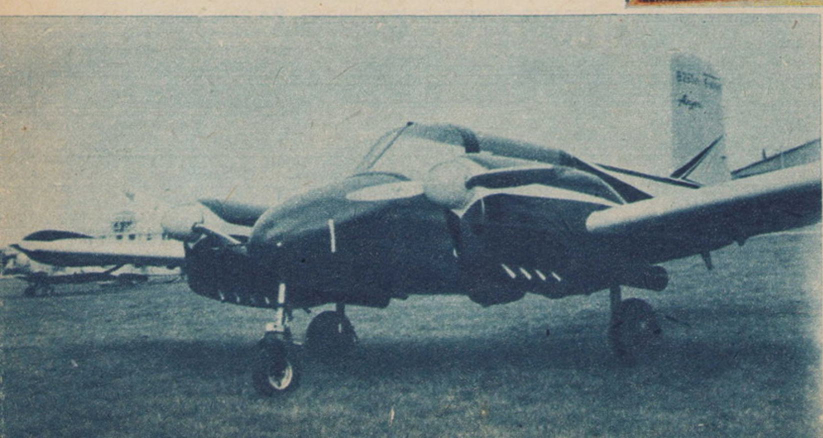
Wyposażenie samolotu obejmuje dwa bardzo wygodne fotele z pasami bezpieczeństwa umieszczone oczywiście obok siebie, szyba przednia — panoramiczna, osłona tylna — plexi barwione (filtr ultrafioletowy). Osłony boczne kabiny podnoszone dla wsiadania i uzupełnione odsuwanymi firankami, wykończenie tapicerskie kabiny ogrzewanej i wentylowanej — typu samochodowego z bocznymi kieszeniami, dwuster, pedały, dźwignia gazu — tylko przy lewym fotelu, bagażnik podręczny — półka za plecami załogi oraz większe pomieszczenie w kadłubie (lub dodatkowy zbiornik paliwa 40—56 l). Tablica przyrządów zawiera: prędkościomierz wysokościomierz, wariometr, zakrętomierz, busolę, termometr oleju, manometr oleju, obrotomierz i licznik godzin pracy, oświetlenie. Radiostacja ultrakrótkofalowa (117—132 MHz) 6 lub 11 kanałów, słuchawki i głośnik w kabinie, radiokompas — na życzenie. Silnik — Continental C90—14F (moc 90 KM) z rozrusznikiem i filtrem przeciwzakłóceniowym (radio). Światła pozycyjne i reflektor do lądowania (na lewym skrzydle). Instalacja pokładowa — akumulator 12V/20Ah. Koła główne (400 x 100 mm — 1,6 atn) wyposażone w hamulce hydrauliczne, koło ogonowe — zwrotne, sprzężone ze sterem kierunkowym. Duża ilość wzierników, właz kontrolny do kadłuba, przewidziana łatwa wymiana podwozia głównego.

Dane techniczne: rozpiętość — 8,22 m, długość — 6,28 m, wysokość — 2,07 m, pow. nośna — 12,7 m². ciężar własny — 330 kG, ciężar w locie — 585 kG. ciężar max. — 615 kG. **Wyważenie:** samolot pusty (330 kG) — 19,2%; max. przednie położenie środka ciężkości (330 kG + olej + 58 l paliwa w zbiorniku przednim + 1 pilot 60 kG = 436 kG) — 18,5%;



Seryjny samolot turystyczny Jodel-Querey D-117. Konstrukcja drewniana. Płat bez mechanizacji.

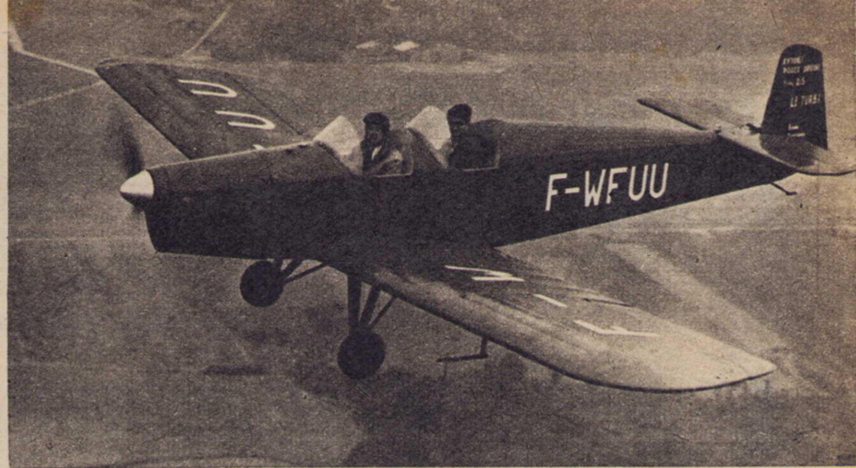




Samoloty „Boisavia". Z prawej: Przed hangarem fabrycznym w Toussus-le-Noble (pod Paryżem). Na pierwszym planie 4-miejscowy — „Mercurey" De Luxe na którym latałem, dalej — samolot holujący R2. Poniżej: Najnowszy 5-miejscowy samolot dyspozycyjny B-260 „Anjou" z silnikami Lycoming (2 × 170 KM). Prędkość przelotowa — 250 km/h, zasięg max. — 2 000 km. Zdaniem głównego konstruktora zakładów „Boisavia" silniki turboodrzutowe nie prędko znajdą szersze zastosowanie w samolotach dyspozycyjnych. Powód — wysoka cena tych silników, np. silnik „Marbore" kosztuje dziś tyle co cały samolot „Mercurey".



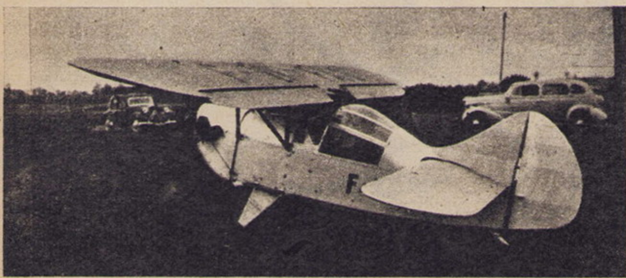
Dwumiejscowy samolot turystyczny Piel CP-30(1) „Emeraude", rywal Jodel'a. Konstrukcja drewniana. Silnik — 90 KM. Prędkość przelotowa — 190 km/h, lądowania — 60 km/h, wznoszenia — 4 m/sek, zasięg — 1 000 km. Ciężar własny — 344 KG, w locie 610 kG. Rozbieg — 150 m.



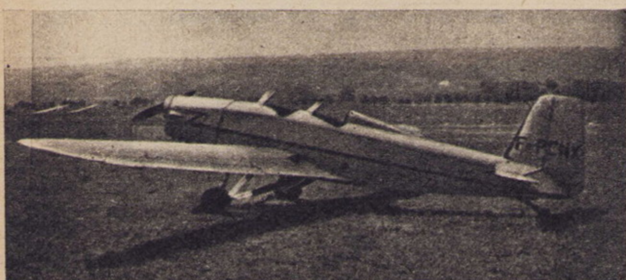
Dwumiejscowy samolot amatorski Druine D-5 „Turbi". Rozpiętość — 8,7 m, długość — 6,8 m, pow. nośna — 13,5 m², ciężar własny — 277 kG, w locie — 435 kG, prędkość przelotowa — 120 km/h, lądowania — 55 km/h, zasięg — 640 km/h. Silnik — 45 KM. Rozbieg — 160 m.



Nieznany bliżej jednomiejscowy samolot amatorski. Zdjęcie wykonałem tuż po jego wylądowaniu w Toussus-le-Noble, gdzie wzbudził sensację swym śmigłem. Silnik — Salmson 40 KM.



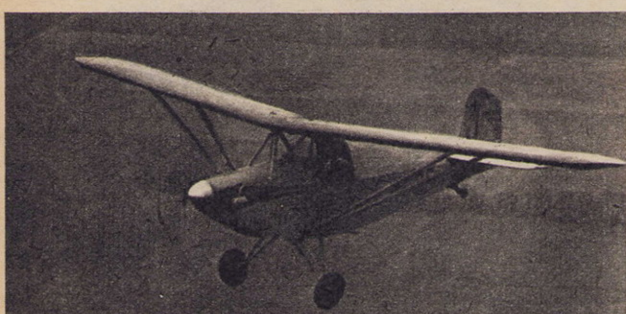
Jednomiejscowy samolot amatorski 2LB-9 „Autoplan" konstrukcji Lacroix i Nazaris. Silnik — Bristol 36 KM. Wyraźny wpływ „pchły" H. Mignet'a. Płat przedni — stały.



Dwumiejscowy samolot amatorski „Metalair" konstrukcji Jean Vidal'a. Na samolocie tym odbyłem lot zapoznawczy na lotnisku aeroklubu robotniczego w Persan — Beaumont.



Brochet MB-40, prawzór zbudowanego w 10 egzemplarzach MB-70 (podobna sylwetka, 2 miejsca w tandem). Silnik — 45 KM. Ciężar własny — 335 kG, w locie — 539 kG. Prędkość przelotowa — 127 km/h.



max. tylne położenie środka ciężkości (330 kG + olej + 2 pilotów po 95 kG + bagaż 20 kG + bez paliwa = 615 kG) — 26,5%; wyważenie normalne (330 kG + olej i paliwo 75 kG + 2 pilotów po 80 kG + bagaż 20 kG = 585 kG) — 25%. **Osiągi:** (ciężar samolotu w locie — 585 kG): prędkość max. — 207 km/h (pełny gaz — 2 475 obr/min), prędkość przelotowa — 195 km/h (2 350 obr/min), prędkość ekonomiczna — 185 km/h (2 250 obr/min), prędkość lądowania — 60 km/h, prędkość min. — 50 km/h, prędkość min. z ograniczoną sterownością — 42 km/h, min. prędkość krytyczna — 35 km/h, max. dopuszczalna prędkość nurkowania — 250 km/h (samolot uzyskuje ją „bez gazu" na odcinku 420 m). Przy wyważeniu tylnym — 29% samolot staje się niestateczny. Max. dopuszczalne wyważenie tylne — 26,5%. Prędkość wznoszenia — 4 m/sek. Optymalna predkość lotu przy wznoszeniu — 98 km/h; przy tej prędkości czas wznoszenia na wysokość 360 m wynosi 1 min 30 sek. Rozbieg: min — 110 m, normalnie — 120 m, bez wiatru (cieżar samolotu — 585 kG) — 200 m, w odległości 600 m od punktu oderwania sie od ziemi Jodel D-117 uzyskuje wysokość 52 m. Dobieg — 130 m. Zasięg, czas trwania lotu i zużycie paliwa wraz z 20-minutową rezerwą: 950 km (0 m) — 5 h — 22 l. 1 170 km (1 500 m) — 6 h — 19 l. Współczynniki max. przeciażeń: (+3,3 g) i (—0,6 g).

Pilotowałem Jodel'a w locie zapoznawczym na lotnisku fabrycznym w Bernay. Na samolocie tym jest zakazane wykonywanie akrobacji a także głębszych ślizgów. Wychylenia steru kierunkowego (a więc i praca nóg pilota) są bardzo ograniczone, co nie jest zbyt przyjemne. Samolot jest bardzo wrażliwy na obroty silnika i niezbyt czuły na ruchy steru wysokości. Analiza wypadków Jodel'i (wszelkich wersji) wykazuje największą ilość uszkodzeń podwozia ze strony uczących się latać — wniosek — jest to maszyna delikatna przeznaczona dla pilotów już zaawansowanych.

Zakłady SAN w Bernay produkujące D-117 są niewielkie lecz dobrze wyposażone w nowoczesny sprzęt obrabiarkowy oraz duże zmechanizowanie robót ręcznych. Zwraca uwagę, że tak niewielka wytwórnia produkuje również we własnym zakresie szereg części z masy plastycznej (fibreglass), a więc: osłony silników, owiewki śmigieł, owiewki kół głównych, „szczątkowe" stateczniki pionowe, fragmenty kabin oraz kilka innych drobnych elementów. Sklejki a nawet drewno lotnicze — fińskie, klejenie — kazeinowe. Obecnie zakłady SAN się rozbudowują (przybywa nowa hala produkcyjna) oraz trwaja zaawansowane prace nad prototypem 4-miejscowej wersji Jodel'a D-140 z silnikiem 180 KM, który ma mieć, jak twierdzi konstruktor p. L. Querey wszelkie zalety samolotu D-117.

Czy mamy jakieś szanse konkurowania z opisanymi przed chwilą, seryjnie produkowanymi i bądź co bądź wprowadzonymi na rynki zagraniczne samolotami dyspozycyjnymi i turystycznymi. Nasz chociaż i komfortowy „Jak-12 M" nie rokuje nadziei jako samolot dyspozycyjny na eksport do Europy Zachodniej. W stosunku do mocy silnika jest zbyt powolny, a przy tym osprzęt radiowy i radionawigacyjny jest poniżej wymaganego tam poziomu. „Jak" nie wytrzyma konkurencji choćby z wprowadzonym już na rynki zachodnie udanym czechosłowackim samolotem dyspozycyjnym Super-Aero 45S.

Opracowanie nowej maszyny, której prototyp przy obecnym tempie pracy, pojawiłby się najwcześniej za 3 lata również jest sprawą nieżyciową. A pamiętajmy przy tym o naszej „pięcie Achillesa" — osprzęcie.

Z lewej: Jednomiejscowy samolot amatorski konstrukcji Pierre Morin. Silnik — 45 KM. Ciężar własny — 240 kG. Prędkość przelotowa — 120 km/h.

Pozostają więc samoloty turystyczne. I to właśnie w klasie Jodel'a, takie „z poprawką na osła".

Samoloty turystyczne budowane seryjnie we Francji, a ostatnio także z licencji w NRF, Włoszech i Hiszpanii nie wyszły spod ręki dyplomowanych konstruktorów (jedyny wyjątek — „Minicab"), lecz samouków o dużej kulturze technicznej i doświadczeniu. W żadnej z fabryczek produkujących obecnie seryjnie samoloty Jodel, Druine czy „Emeraude" nie znajdzie się inżyniera. Inżynierowie są natomiast w państwowej służbie kontrolnej (KCSP).

Wydaje się, że gdyby nasi inżynierowie z sercem opracowali prostego polskiego „Jodel'a" moglibyśmy wcale nieźle wylądować... na rynkach zagranicznych.

We Francji? Na pewno nie, ale za to w innych krajach Europy i poza nią, gdzie turystyka lotnicza coraz wyraźniej się rozwija.

Na Zachodzie daje się zauważyć zjawisko, że coraz więcej jest chetnych nabywców gotowego taniego samolotu turystycznego, a coraz mniej amatorów jego budowy. Jeśli dodamy do tego obowiązujący wszędzie, za wyjątkiem Francji, Anglii i USA, zakaz amatorskiej budowy sprzętu lotniczego (w NRF na przykład zabroniona jest także amatorska budowa pojazdów kołowych z napędem mechanicznym) możliwości naszego eksportu znacznie się rozszerza. Warto dodać, że wielki przemysł lotniczy wszystkich krajów nie interesuje sie na razie produkcją samolotów tej kategorii. Jedynie we Włoszech sa czynione przygotowania do wielkoseryjnej produkcji metalowych „skuterów powietrznych" Bernadis'a poprzedzone szeroką reklama zwłaszcza w NRF, gdzie samolot ten ma kosztować zaledwie 4 000 marek. Ale to tylko skuter jednomiejscowy.

Możliwości zbytu są, i to należy oczekiwać, że coraz szersze, silnik krajowy małej mocy też właściwie mamy, tylko go odgrzebać z zapomnienia. wymagania co do wyposażenia tym razem nie przekraczają naszych możliwości — pozostaje więc tylko jeden, ale bezwzględny warunek: nowy samolot nie może być gorszy od Jodel'a, bo w przeciwnym razie nie ma co nawet podskakiwać... Potrzebny będzie także efektowny raid reklamowy, ale to już sprawa dalsza.

Nie próbujmy za to z nowego samolociku zrobić przy okazji opracowywania założeń „typowy sprzęt treningowy", z miejsca będziemy mieli jednego „bubla" więcej w magazynie, a nie dewizy. Porzućmy też dotychczasowy wdzięczny zwyczaj mierzenia upodobań i wymagań odbiorców zagranicznych własną, nienajlepszą niestety miarką, zróbmy tylko dobry popularny samolot turystyczny. A że przy okazji ruszy i na-

DANE PORÓWNAWCZE SAMOLOTÓW DYSPOZYCYJNYCH

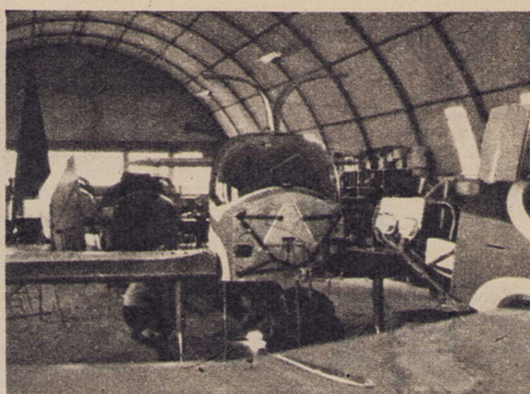
Nazwa	Silnik KM	Ciężar własny kG	Ciężar w locie kG	Prędkość przelot km/h	Prędkość lądow. km/h	Prędkość wznosz. m/min	Pułap m	Zasięg km	Konstrukcja
B—601 „Mercurey"	140	520	1 000	190	60	240	5 500	1 100	miesz.
PA—204 „Super Cigale"	170	640	1 160	215	90	270	4 000	1 200	drewn
Beechcraft „Bonanza"	225	780	1 260	306	88	296	5 800	1 900	metal.
Mooney M—20	150	642	1 100	269	90	150	4 500	1 200	miesz.

Samolot dyspozycyjny Aubert PA-204 „Cigale-Major" w wersji z silnikiem SNECMA (170 KM).





Hala skrzydeł i usterzenia w zakładach SAN. Fragment stolarni.



Hala montażu końcowego Jodel'i D-117. Niebawem sześć dalszych maszyn opuści Bernay.



Autor przed lotem zapoznawczym na Jodel'u w towarzystwie p. Geramboux.

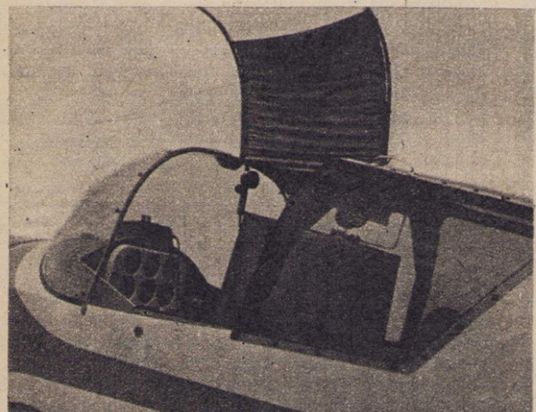
sza turystyka lotnicza — tym lepiej. Parafrazując znany sprzed lat slogan: może ona się naprawdę stać socjalistyczną w treści i narodową w formie, bo własne tradycje mamy tutaj nieliche.

„WIDZĘ CIEBIE, ALE NIE SŁYSZĘ" — CZYLI JESZCZE O RADIU

Tak, jak najlepsze samoloty turystyczne wyszły na razie spod ręki amatorów-konstruktorów, również najlepsze urządzenia radiowe dla nich opracowali radioamatorzy.

Jodel D-117 ma osprzęt produkcji zakładów „Radiostal" w Bernay. Zwiedziłem ten zakład, rozmawiałem z konstruktorem p. Robertem Geramboux, próbowałem urządzenia w laboratorium i w locie.

Nie będę zanudzał Czytelników opisem układu, rozwiązań konstrukcyjnych i parametrami — powiem tylko, że komplet nadawczo odbiorczy G-10 pracujący w paśmie UKF (117—132 MHz) z min. mocą wy-



Kabina samolotu Jodel D-117 na którym R. Geramboux wykonał przelot Paryż — Alger i z powrotem. Widoczny dodatkowy zbiornik paliwa.

promieniowaną — 3W, ma 6 lub 11 kanałów, zapewnia łączność z wysokości 1 000 m na 120—200 km. Nie wymaga absolutnie żadnego „kręcenia" gałkami i waży wraz z przetwornicą obrotową, anteną i skrzynką sterowania odległościowego 6,45 kG jeśli korzysta z sieci samolotu (12 lub 24V). Kosztuje — 240 000 fr. Miniaturowa wersja tego urządzenia przeznaczona dla szybowców, zasilana przez akumulator i przetwornicę obrotową waży w komplecie 5,5 kG oraz zapewnia te same wyniki co G-10 w ciągu 3 godzin nieprzerwanej pracy.

Urządzenia „Radiostal" są bardzo popularne we Francji i używane zarówno przez pilotów turystycznych jak i szybowcowych. Cechuje je niezawodowość działania uzyskana oczywiście (w technice nie ma cudów) dużym poborem prądu zasilającego (12V/6A) oraz stabilizacją kwarcową, poza tym bardzo prostym układem.

Rozmawiałem o tych założeniach z naszymi specami od radia w szybownictwie. Okazało się, że Francuzi nie znają się na oszczędności źródeł zasilania, uzyskują efekty „na siłę" bez dowcipów technicznych i że w ogóle nic tu ciekawego dla wtajemniczonych. A setki tych urządzeń pracuje od lat, szybownicy francuscy nienajgorzej posługiwali się nimi na ostatnich mistrzostwach świata i prawdopodobnie za rok przywiozą je do Leszna. Rzeczywiście nic ciekawego. Za to u nas!

Subtelnie, oszczędnie, na najwyższym poziomie techniki. Wydaje się, że chodzimy z głową w chmurach i myśląc o super-tranzystorach zapominamy, że na całym świecie są jeszcze wciąż w użyciu stare poczciwe lampy... I tak mijają lata.

Ale się nie martwmy. Nasi spece podobno już odkryli radio w szybownictwie, nie wiedzą tylko jeszcze, który z nich ma zostać wynalazcą.

WSZĘDZIE DOBRZE GDZIE NAS NIE MA

Nie jest źle, że i u nas konstruktorzy-amatorzy zaczynają się ruszać, gorzej — gdy wyobrażają sobie życie ich kolegów zagranicznych jako drogę usłaną różami w świecie pełnym wszelkich łatwych możliwości.

Dobrze chyba będzie, jeśli się powie kilka słów prawdy na ten temat.

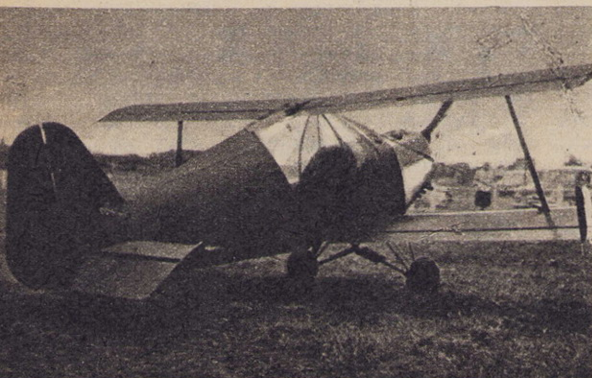
Otóż z wyjątkiem Francji, USA, a od niedawna Anglii — budowa amatorska sprzętu lotniczego jest na Zachodzie surowo zabroniona, a owoce natchnień twórczych konfiskowane przez policję, nie mówiąc o mandatach karnych.

We Francji, w razie pomyślnej oceny KCSP i opłaceniu wszystkich formalności (22 500 — 27 500 fr.) amator może uzyskać rejestrację warunkową (F-W...) i zezwolenie na wykonywanie lotów w promieniu 20 km od lotniska macierzystego... przez pilota z urzędu. Dopiero po pomyślnych próbach w locie (obejmujących: 15 h lotu, 50 lądowań, startów i lądowań na lotniskach długości 600 m z przeszkodą 15 m) amator otrzymuje rejestrację normalną (F-A... lub F-B...) i może latać w warunkach „widoczności ziemi" **tylko** nad obszarami francuskimi. Zabronione są loty akrobacyjne oraz zarobkowe w jakiejkolwiek postaci.

Aby amator mógł pilotować swój samolot **musi** przejść badania lekarskie (dość łagodne), zdać egzamin teoretyczny i praktyczny — uzyskać odpowiednią licencję pilota. Żadne kombinacje tu nie pomogą.

Również posiadacz dobrze wyposażonego samolotu fabrycznego i licencji turystycznej nie tak łatwo może polatać za granicą. We Francji obowiązują (o czym u nas się nie mówi) surowo przestrzegane przepisy dewizowe: każdy obywatel może rocznie wywieźć za granicę tylko sumę 30 000 franków, a to naprawdę na niewiele starczy.

„Ofiary" KCSP. Samoloty amatorskie, które nigdy nie wystartują. Z lewej: Dwupłat który wykołowałem do zdjęcia na lotnisku Persan-Beaumont, zastanawia — czego się trzyma górny płat? Z prawej — potworek pana Lachassagne.





W poprzedniej korespondencji pisałem o upryważnieniu francuskiego lotnictwa sportowego, dziś dodam, że aerokluby tamtejsze marzą o tym, by państwo dawało sprzęt i dotacje.

Samolotów słabosilnikowych w rodzaju Jodel'a, nie nadających się ani do szkolenia, ani do lotów wyczynowych — aerokluby mają już po dziurki w nosie. Poza tym mają tylko sprzęt dobrze już wysłużony: Stampe, Morane-Saulnier, Push Moth. Dopiero teraz aerokluby oczekują pewnej ilości nowocześnie wyposażonych samolotów szkolno-treningowych Nord 3202 (prototyp był pokazany na tegorocznym Salonie Paryskim).

★

Jakie wnioski możemy wysnuć z doświadczeń francuskich pamiętając przy tym o naszych warunkach i możliwościach?

Nie wierzmy, że ruch amatorski uleczy nasz sport lotniczy. W porównaniu z realnymi korzyściami, jakie daje, jest to przedsięwzięcie deficytowe, a w naszych warunkach ekonomicznych super-elitarne. Powinniśmy natomiast popierać zespołową pracę amatorską młodzieży (harcerstwo, aerokluby, pałace młodzieży) przy budowie szybowców z wykorzystaniem gotowych elementów, okuć itp. pod opieką odpowiednio przeszkolonych instruktorów.

Ewentualne prace nad samolotami amatorskimi, z przewidzianym z góry zabezpieczeniem finansowym, powinny być na razie prowadzone wyłącznie w ramach warsztatów lotniczych, zgodnie z obowiązującymi przepisami, które i tak są łagodniejsze niż w wielu innych krajach.

Reaktywowanie lotniczej turystyki krajowej może nastąpić dopiero wówczas, kiedy pojawią się u nas seryjne maszyny produkcji fabrycznej. Później, będą mogli się tu włączyć i amatorzy, jeśli oczywiście znajdą czas i środki do tej kosztownej zabawy. Trzeba bowiem otwarcie sobie powiedzieć, że okres pionierski minął już bezpowrotnie i najwyższa pora, by i u nas w lotnictwie zapanował wreszcie (jak to ktoś określił) KULT JEDNOSTKI FACHOWEJ.

JUNIORZY PO RAZ TRZECI NA ŻARZE



JANUSZ KRASICKI

MISTRZOSTWA wykradzione niepogodzie — tak można streścić historię tych zawodów. Ponieważ w ubiegłym roku mistrzostwa juniorów (we wrześniu) tonęły w potokach deszczu, organizatorzy postanowili przesunąć termin III SMPJ na wcześniejszą porę roku, co miało ustrzec zawody przed niespodziankami meteorologicznymi. Okazało się jednak, że nie ma sposobu na złośliwość pogody. Przez cały czas trwania mistrzostw Polska znajdowała się w zasięgu niżu barycznego z ośrodkiem nad Skandynawią. Zapowiadany przez komunikaty meteo klin Wyżu Azorskiego nie mógł się jakoś rozbudować. Przez szereg dni szczyt Żaru znajdował się w chmurach, padały nieustannie deszcze, trzeba było wykorzystywać każdy objaw polepszenia się pogody. Rozegranie sześciu konkurencji w tych warunkach uważać należy za duży sukces kierownictwa i zawodników. Niektóre z tych konkurencji przeprowadzone były w czasie przechodzenia krótkich, kilkugodzinnych zaledwie przerw, w całkowitym zachmurzeniu nieba, jednak nawet wtedy zawodom towarzyszyły ławice chmur średnich, jeszcze bardziej ograniczające możliwość wyboru tras i kierunków przelotów.

Regulamin i system eliminacji

Mistrzostwa rozegrane były według regulaminu konkurencji i punktacji IV SMP w Lesznie. Regulamin ten nie jest przystosowany do specyfiki latania w górach i dobrze dał się we znaki zawodnikom.

Zawodnicy kwalifikowani byli do udziału w mistrzostwach na podstawie punktacji Całorocznych Zawodów Szybowcowych o Memoriał R. Bitnera. Ta decyzja podjęta została przez Komisję Szybowcową APRL zbyt późno, w wyniku czego wielu pilotów, odpowiadających wymaganym warunkom, nie mogło być branych pod uwagę z powodu braku jakichkolwiek punktów w Memoriale. W rezultacie w mistrzostwach startowało zaledwie 13 zawodników.

W roku bieżącym po raz pierwszy kryterium pojęcia juniora sprowadzone zostało jedynie do granicy wieku (nie przekroczone 22 lata) i przede wszystkim dlatego zawody nabrały rzeczywiście charakteru mistrzostw juniorów.

Przebieg zawodów

Przed rozpoczęciem mistrzostw przewidziane były 3 dni treningu, głównie z myślą o pilotach, którzy znaleźli się na Żarze po raz pierwszy. Z powodu złych warunków meteorologicznych przylot zawodników przeciągnął się o jeden dzień, a trening w praktyce ograniczył się do wykonania paru lotów ślizgowych lub krótkiego żaglu na zboczu.

Otwarcie mistrzostw nastąpiło dopiero w czwartek, dnia 18 lipca, w pierwszym od blisko tygodnia dniu jakich takich warunków. Rozegrana została I konkurencja — prędkościowy przelot docelowy do Nowego Targu (68 km). Na 13 startujących zawodników przelot ukończyło 5. Zwyciężył Jan Gawęcki (Warszawa) przed Łucjanem Jóźwiakiem (Inowrocław) i Andrzejem Wienchem (Łódź).

Po jednym dniu przerwy, w sobotę 20 lipca rozegrano II konkurencję — przelot otwarty, którego wyniki przeszły wszelkie oczekiwania, biorąc pod uwagę niezbyt zachęcający wygląd nieba w tym dniu. Czterech pilotów (Grześczyk, Jóźwiak, Dąbek i Turski) lądowało w okolicach Łodzi, pokonując odległość 242—210 km, zwycięzcą zaś został powtórnie Jan Gawęcki, który przeleciawszy 347 km osiągnął okolice Torunia.

Nastąpiła teraz dłuższa przerwa między konkurencjami ze względu na niesprzyjające warunki atmosferyczne. Wystarczy powiedzieć, że powrót pięciu zawodników z przelotu trwał 3 dni.

Następną, III konkurencję udało się rozegrać dopiero w piątek, dnia 26 lipca. W konkurencji tej — przelocie prędkościowym do Krakowa (lotnisko Pobiednik — 75 km), zwyciężył Józef Misiek z Aeroklubu Poznańskiego, osiągając dobry wynik 82,2 km/h, przed Józefem Ścierą z Bielska.

Po dniu przymusowego odpoczynku odbyły się kolejno 3 konkurencje. W niedzielę, 28 lipca, prędkościowy przelot docelowo-powrotny Żar — Aleksandrowice — Żar (32 km), w którym zwyciężył najmłodszy zawodnik mistrzostw, 17-letni Andrzej Wiench z Aeroklubu Łódzkiego. W poniedziałek, 29 lipca powtórzony został przelot docelowy Żar — Pobiednik. Pierwsze dwa miejsca zajęli znowu Misiek i Ściera, zyskując sobie miano specjalistów od tej trasy. W dniu 30 lipca ostatnią konkurencją mistrzostw miał być przelot prędkościowy po trasie trójkąta Żar — Pilsko — Równica — Żar, a więc na tej samej prawie trasie, na której Irena Kempówna ustanowiła w r. 1949 pierwszy w Polsce po wojnie międzynarodowy rekord szybowcowy wynikiem 50 km/h. Nawiasem mówiąc dokonała tego wyczynu na tym samym egzemplarzu „Sępa", który jeszcze obecnie, jako jedyny w Polsce umożliwia młodym pilotom zapoznanie się z naszą pierwszą powojenną konstrukcją. Niestety, krótki czas trwania warunków nie pozwolił żadnemu z pilotów ukończyć przelotu, a ponieważ dwóch zawodników przekroczyło odległość 50 km, zgodnie z regulaminem, konkurencja została zaliczona jako przelot odległościowy po trasie wyznaczonej. Zwyciężył już po raz trzeci Jan Gawęcki (73 km) przed Łucjanem Jóźwiakiem (51 km). Pozostali zawodnicy nie uzyskali punktowanej odległości. O stopniu trudności tego przelotu świadczy m. in. fakt, że z sześciu pilotów, którzy odeszli na przelot i lądowali na trasie, wszyscy zażądali transportu samochodowego, gdyż start za samolotem był w tym terenie niemożliwy.

Mistrzostwa zostały zakończone w środę, dnia 31 lipca 1957 r.

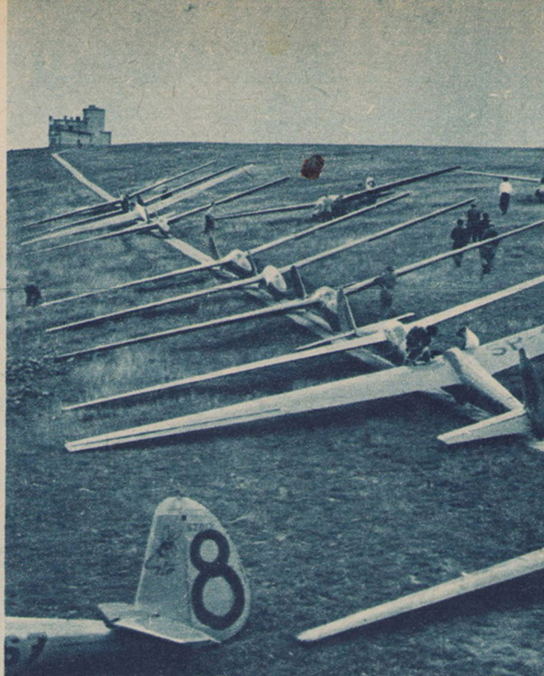
Uwagi ogólne

Z 13 pilotów, którzy ostatecznie wzięli udział w mistrzostwach, czterech miało już za sobą start w zawodach szybowcowych (Gawęcki, Jóźwiak, Misiek, Sienkiewicz). Należy stwierdzić, że mimo dość znacznych różnic w liczbie wylatanych godzin (120 — 420 h) poziom był wyrównany. Oprócz dwóch zawodników, którzy w ostatecznej punktacji zajęli ostatnie miejsca (Zdzisław Sawaryn z powodu uszkodzenia szybowca nie startował w ostatnich trzech konkurencjach), w mistrzostwach nie było zdecydowanych outsider'ów i każdy z pilotów ma na swoim koncie miejsca w różnych punktach tabeli w poszczególnych konkurencjach. Niewątpliwie wyczynowcem wysokiej klasy jest już Jan Gawęcki, który prowadził od pierwszej konkurencji z dużą przewagą punktów. II i III miejsce zajęli Józef Kurpiela i Czesław Batóg, którzy potrafili w każdej konkurencji utrzymać się na dobrych pozycjach. O wyrównanym poziomie pozostałych zawodników świadczą małe różnice punktowe między miejscami 4—10. Można mieć nadzieję, że juniorzy ci będą rzeczywiście stanowili zaplecze naszej czołówki wyczynowej.

Mimo ciekawych wyników mistrzostw należałoby jednak pomyśleć o zorganizowaniu następnych zawodów w terenie płaskim. Latanie w górach jest trudne nawet dla bardzo zaawansowa-



Piękne chmury — rzadki widok na tegorocznych mistrzostwach szybowcowych juniorów w Żarze.



Ze względu na pogodę, wyhangarowanie szybowców nie zawsze oznaczało rozegranie konkurencji.



Startuje szybowiec nr 1. W kabinie tej maszyny leci pilot Zb. Sienkiewicz z Białegostoku.

nych pilotów, cóż dopiero dla juniorów, przyzwyczajonych do innych warunków terenowych. Ponadto nie wszyscy kandydaci do udziału w mistrzostwach mieli okazję latania na Żarze. Mistrzostwa w terenie płaskim zrównałyby szanse zawodników. Dodatkowym argumentem, przemawiającym za przeniesieniem zawodów jest mimo wszystko pewniejsza pogoda, panująca zwykle w środkowej części kraju.

Kierownictwo mistrzostw z kierownikiem Adamem Dziurzyńskim na czele dokładało wszelkich starań, by wyniki zawodów były jak najlepsze. Po raz pierwszy w tym roku, obok startu z lin gumowych, zastosowano na mistrzostwach start za samolotem (w przypadku nie zaczepienia się żadnego zawodnika po starcie z lin gumowych). Ściąganie szybowców z przelotów (przede wszystkim z otwartego) mogłoby odbyć się sprawniej, gdyby wszystkie aerokluby chciały pójść śladem Aeroklubów w Bielsku, Gliwicach, Łodzi i Krakowie. Niestety, Aeroklub Pomorski i Szkoła Szybowcowa Lisie Kąty nie wyrażały zbyt wielkiej ochoty udzielenia pomocy zawodnikowi, który wylądował w ich rejonie.

III Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów wykazały, że zawody takie są potrzebne i że spełniają one swoją rolę — ożywienia działalności wyczynowej wśród młodszego pokolenia pilotów.



Jan Gawęcki (Aeroklub Warszawski) — Szybowcowy Mistrz Polski Juniorów na rok 1957.
Foto: B. Koszewski (5)

MIGAWKI

ZAMIAST BRYDŻA

Fatalne warunki atmosferyczne, uniemożliwiające wytknięcie nosa na zasnuty chmurami świat, jak zwykle skupiły pilotów przy „zielonych stolikach". Po wielu dniach złej pogody nawet „najtwardszym" znudziło się „pracować", zaczęto wobec tego szukać innych godziwych rozrywek. Wybór padł na... jajko, zwykłą solniczkę o tym kształcie. Dowcip polegał na tym, by puszczona w ruch solniczka kręciła się jak najdłużej. Ostatni, bardzo wyśrubowany i trudny do pobicia rekord wynosił 58 sek.

SREBRNA „MUCHA"

Jedynej na mistrzostwach srebrnej „Muchy" „dosiadał" prowadzący od początku w punktacji Jaś Gawęcki. Wyróżniający się z daleka szybowiec, niczym żółta koszulka leadera kolarskiego wyścigu, ściągał zawsze amatorów „jazdy na kółku" (lub raczej lotu na ogonie). Wiara w Jasia i w słuszność podejmowanych przez niego w locie decyzji była wzruszająca, nie wystarczyła jednak do „wykoszenia" przodownika mistrzostw.

TURYŚCI

Przez szczyt Żaru wiedzie szereg szlaków turystycznych, co niewątpliwie przyczynia się do popularyzacji sportu szybowcowego wśród objuczonych plecakami wędrowców, którzy obsiadłszy start, obserwują krążące szybowce. Podczas konkurencji przelotu docelowego z Żaru na Pobiednik, jeden z takich trampów, najwidoczniej dobrze zorientowany w arkanach sztuki latania, wyjaśnił swej towarzyszce, że szybowiec „najpierw korkociągiem wznosi się do góry, a potem ślizgając się leci do Krakowa".

HARCERZE

Opodal Żaru, w dolince przy zboczu Jaworzyny rozłożyli się obozem harcerze. Cóż może być szlachetniejszego, jak kontynuowanie współpracy między lotnictwem a harcerstwem, zapoczątkowanej gdzieś „u góry" przez władze obu organizacji? Pod dowództwem co dzielniejszych zawodników, mechaników i pilotów holujących w mig zorganizowano nocną wyprawę, której łupem padł druh, odpowiedzialny za służbę wartowniczą, flaga obozowa oraz — co najtragiczniejsze i najbardziej niebezpieczne dla odporności duchowej obozu — kocioł do gotowania strawy. Stan wojny zakończony został dopiero wymianą delegacji, zwrotem zdobytych przedmiotów (bo druh uciekł sam) i wypaleniem fajki pokoju. (ark)

„Ewa" leci do Warszawy



Autor wspomnień, Lech Owsiany, w kabinie swej maszyny.

LECH OWSIANY

— Celem dzisiejszej operacji nocnej będzie Warszawa i Puszcza Kampinoska — tymi słowami rozpoczął oficer intelligence odprawę załóg.

Na ścianie wisi mapa Europy, a pośrodku niej widnieje w czerwonym kole Warszawa. Obok, mapa Warszawy z naniesionymi terenami, znajdującymi się w rękach powstańczych.

— Trasa dowolna, według uznania załogi z uwzględnieniem omijania nowych punktów obrony artylerii przeciwlotniczej i rozmieszczenia niemieckich eskadr nocnych myśliwców. Wszystko to naniesione na mapie operacyjnej według najnowszych informacji wywiadu. Godzina startu dowolna, lecz nad celem musicie być pomiędzy dwudziestą czwartą a drugą, by uniknąć w drodze powrotnej ataku niemieckich myśliwców nad Węgrami i Jugosławią. Pamiętajcie, że o czwartej dwadzieścia wstaje słońce — zakończył oficer.

Z chwilą przesunięcia się frontu wschodniego na teren Polski, eskadry myśliwców niemieckich zostały skoncentrowane na Węgrzech, w Czechosłowacji, Rumunii i w Polsce. Coraz więcej przybywało ich na mapie operacyjnej.

Do mojej załogi na dzisiejszy lot doszedł drugi pilot sierżant Kretowicz, drugi nawigator porucznik Łopuszański i porucznik Banhardt. Byli to chłopcy — jako świeża załoga — przybyli z Anglii, mający odbyć lot zapoznający ich z całokształtem operacji.

Jest godzina 14. Słońce z bezchmurnego nieba pali niemiłosiernie. Poczciwe „Halifaxy" rozrzucone wzdłuż drogi okalającej lotnisko zdają się chwiać w rozgrzanej, przyziemnej warstwie powietrza. Nasza „E" jak Ewa przysiadła na amortyzatorach załadowana do ostatnich granic.

Prowizoryczny natrysk, zainstalowany na płaskim dachu naszej kwatery, zmywa pot i daje chwilową ulgę. Godzina 18.30. Przed rozruchem silników podjeżdża dowódca i częstując nas papierosami — mówi:

— Właściwie cała załoga ukończyła już kolejkę operacyjną, lecz ze względu na obecną sytuację walczącej Warszawy i brak załóg zostaliście dzisiaj jeszcze wyznaczeni. Jest to wasz ostatni lot. Za trzy dni odpływacie z Neapolu do Anglii.

— Żarty na bok panie majorze, tylko nie ostatni lot — oburzył się Stefek Bochanes, operacyjny może, lecz nie ostatni.

Wybucha ogólna wesołość. Dowódca zapytał:

— Od kiedy jesteś przesądny?

— Godzina 19 — start. Osiem tysięcy koni mechanicznych na pełnym gazie rwie maszynę naprzód. Potężne Herkulesy grzmią basowo, a śmigła wydmuchują chmury piasku z „runway'u" wykonanego z porowatej blachy. Maszyna wolno podnosi ogon i nabiera szybkości. Samolot przeładowany z trudem odgrywa się przy końcu wybiegu. Skrzydła nie znajdują pełnego oparcia w rozgrzanym powietrzu i bardzo wolno nabieramy wysokości. Temperatura w maszynie zaczyna opadać, a wraz z nią wraca swoboda oddechu i świeżość. Oddaję ster drugiemu pilotowi i zaczynam ubierać się w battle-dress. To samo czyni reszta załogi.

Po nabraniu 900 stóp wysokości bierzemy kurs 030° i nadal wznosząc się żegnamy lotnisko i przyjazny brzeg włoski.

O godzinie 20 kończy się Adriatyk i przelatujemy wybrzeże Albanii. Tarcza słońca powoli zaczyna zachodzić. Niebo bez jednej chmurki. Przelatujemy nad terenami górzystymi. Wiemy, że tu jeszcze jest bezpiecznie, gdyż lotniska myśliwców znajdują się dalej, na północ. Kapitan Schöffer, nawigator, stary „wyjadacz" podaje poprawkę kursu.

— Uwaga — mówi tylny strzelec — nierozpoznana maszyna za nami w lewo.

Wnet się okazało, że to leci „Liberator", jeden z dwóch, które mamy w naszej eskadrze. Tylny strzelec Jasiu Luck, o dużym doświadczeniu bojowym, był naprawdę wspaniałym strzelcem i wyśmienicie znał się na taktyce walki z myśliwcami. Lot przebiega spokojnie, silniki zgrane pracują na obrotach i „booście" przelotowym. Zapadł już zmrok. Stefek przeszedł do wieżyczki „Astro" i zameldował do bazy, że obserwuje. Jednak monotonię lotu przerywa nagle silny ogień przeciwlotniczy z lewej strony. Widać flary i markery. Tak, to jest zapowiedziana na odprawie przez naszego intelligence wyprawa bombowa na Budapeszt. W dole powstają pożary i niebo zaczyna różowieć, by wreszcie zapłonąć wielką łuną. W maszynie spokój. Z wyjątkiem nowych członków załogi, którzy pierwszy raz odbywają lot bojowy, jest to nowość, która wywołuje rozmowę.

— To ma być ogień? Ogień zobaczycie nad Warszawą, a teraz spokój i lepiej wypatrujcie, aby się jakiś myśliwiec do nas nie przyczepił.

— Hallo Leszek? Tu Władziu. Wejdź na kurs trzysta trzydzieści — za godzinę Tatry.

Wszysko gra OK.

Nad Czechosłowacją łapią nas cztery reflektory. Jasiu posyła im serię z czterech browningów. Reflektory gasną.

Przed nami chmury, a po chwili nad wszystko wybija się szczyt Giewontu. Za każdym lotem do kraju widok Giewontu napełniał nas radością bo jeszcze chwila, a polecimy nad Polską, naszą ukochaną ziemią. Przechodząc Tatry odezwał się Stefek:

— Chłopcy jesteśmy u siebie, w Polsce, w domu. Widzicie Tarnów z prawej strony? Tam jest mój dom, tam jest moja matka i rodzina.

A po chwili:

— Bóg jeden wie, kiedy się z wami zobaczę.

Słyszę głos Władka:

— Kurs zero piętnaście, możesz schodzić.

Po przejściu Wisły i ustaleniu pozycji mała poprawka kursu i teraz zaczyna się lot, który daje największą przyjemność. Podnoszę fotel, uchylam szybę kabiny, by lepiej widzieć i zaczerpnąć pełną piersią polskiego powietrza. Wyczuwam wzrastające napięcie załogi. Teraz tylko jeden cel. Przedostać się nad Warszawę i rzucić ładunek jak najdokładniej. Obrona przeciwlotnicza na pewno wzrosła. Pożary, tak pożary, które najbardziej utrudniają w odnalezieniu celu. Na kursie widać czerowny „beacon" niemiecki. To lotnisko kieleckie. Tutaj w 1939 roku pierwszego września wykonałem pierwszy samodzielny lot na RWD-8. Daleko w prawo widać pożary, tam przechodzi front. Widać błyski ciężkiej artylerii frontowej. Przed nami na kursie jaśniejące niebo. W miarę zbliżania się rozumiemy przyczynę. To łuna płonącej Warszawy. Drugi pilot trąca mnie wskazując na łunę i pyta:

— Czy to możliwe, że to z Warszawy?!

Skinąłem głową, wtedy jego wyciągnięta ręka zacisnęła się i usłyszałem w słuchawkach litanię, rozstawiającą Hitlera i całą jego bandę po kątach.

Odzywa się Władek:

— Za chwilę Wilanów, podam ci, a co dalej — to wiesz.

Plan był taki. Zrzutu mamy dokonać na Placu Napoleona. By uniknąć obrony przeciwlotniczej wokół Warszawy, postanowiliśmy lecieć od Wilanowa nad Wisłą do Mostu Poniatowskiego, a później ponad dachami na cel.

Zakręt w prawo, potem w lewo, trochę wolant od siebie, omal że muskając wodę kadłubem i środkiem Wisły zbliżamy się do mostu.

Do kabiny wdziera się swąd płonącego miasta. Nagle, z prawej strony maszyny, z Pragi błyskają reflektory. ustawione na brzegu i momentalnie nas chwytają w świetlne kleszcze.

Zaskoczenie kompletne — czyżby tam byli Niemcy? Seria z tylnej wieżyczki gasi je momentalnie. Zbliżają się filary mostu, lekkie podciągnięcie i maszyna w zakręcie wychodzi nad dachy. Chmury dymu, odblask pożarów odbija się w kabinie, co sprowadza widoczność poziomą prawie do zera. Wołam do nawigatora:

— Drzwi bombowe otwarte — redukuję szybkość. Słyszę: w lewo, w lewo, dobrze...

I w tej chwili na moment zobaczyłem przed maszyną „Prudential". Lekkie pochylenie samolotu na skrzydło, tyle, by ominąć drapacz. Samolot raptownie podskoczył w górę, wiem — ładunek zrzucony! Maszyna od razu jakby odmłodniała i poweselała, że najważniejsze zadanie spełnione. Zamykam drzwi bombowe i daję gazu. Zwiększamy szybkość. Cytadela otwiera ogień, wprost przed nami z dachu sypią się perełki. To kaem niemiecki. Przedni strzelec nie zostaje dłużny i rąbie krótkimi seriami. Dymy rzedną i schodzimy znad miasta. Lecimy w lekkim zakręcie w lewo i po chwili poznaję gliniankę we Włochach.

Minęliśmy dworzec kolejowy Włochy i po chwili dolatujemy do Alei Żwirki i Wigury. Tu wyrasta ściana ognia z lekkiej broni przeciwlotniczej. (Jak się po tym dowiedziałem, stały tam niemieckie oddziały pancerne). Uratowała nas mała wysokość i szybkość. W miarę oddalania się od Warszawy przychodziło odprężenie.

Na razie każdy z nas przeżywał w sobie wrażenia i cisza panowała w maszynie. Słyszę w słuchawkach stek przekleństw, poznaję — to Jasiu, tylny strzelec.

Władziu, odzywam się, czy jesteś pewny, że zrzut poszedł celnie?

— Jestem tego pewny, na sto dwa.

— To dobrze.

Szczęście, że udało się przy jednym nalocie.
— Ale młócą, odzywa się Stefek, pewno któregoś Anglika obrabiają, leci za wysoko, bo tak każe „Kings Regulation", a oni się tego trzymają — a tu trzeba na chłopski rozum, dokończył Grzesiu, mechanik pokładowy.

— Słuchaj Grzesiu, zbiorniki całe? Odpowiada, że zegary wykazują wszystko OK.

Drugi pilot podaje palącego papierosa i z przyjemnością go palimy.

Władek podaje poprawkę kursu i oznajmia, że za pięć godzin będziemy w Brindisi.

Zmęczenie i przeżycia dają znać o sobie. Prawie co noc dziesięć godzin w powietrzu. „Kosiak" przyjemny, dobra widoczność i pomyślałem, żeby to tak cała trasa wyglądała do bazy. Jednak spotkanie z myśliwcami dwa dni wcześniej koło Nowego Sącza, nie dawały spokojnie myśleć. Wówczas były chmurki i Jasiu znowu się spisał na medal. To już nie te spokojne loty, gdy front był na Ukrainie, gdzie Niemców w powietrzu zupełnie nie było. Ktoś mnie trąca i podaje kubek od termosa. Ach, jakie wspaniałe wino z lemoniadą i kostką lodu.

Odzywa się Stefek głosem zatroskanym — czy też nasza paczka spadła nieuszkodzona.

Każda załoga przed lotem do kraju doczepiała do pak swoją paczkę, zawierającą pomarańcze, migdały, figi z kartką, zawiadamiającą, że to od załogi.

Minęliśmy Wisłę i widoczność zaczęła się pogarszać. Po krótkiej naradzie postanowiłem rozpocząć wznoszenie. Na trzech tysiącach stóp — mleko. Nabieramy wysokości, aby bezpiecznie przelecieć Tatry. Władek oznajmia, że za piętnaście minut przelecimy granicę. Silniki grają równo i cisza zalega w maszynie.

Nagle odczuwam duży wstrząs samolotem, szarpnięcie wolantem do przodu, widzę błysk na szybach kabiny. Maszyna gwałtownie przechodzi do lotu nurkowego.

Chwytam wolant i natychmiast zostaje mi wyszarpnięty do przodu. Maszyna nabiera szybkości. Przy pomocy drugiego pilota (dwuster) udaje się nam samolot wyprowadzić do łagodnego opadania, lecz nie możemy doprowadzić maszyny do horyzontu. W słuchawkach cisza, rozumię — telefon pokładowy uszkodzony. Straciliśmy około tysiąc stóp. Więc ziemia jest niedaleko. Oceniam sytuację, pozostaje jedno wyjście. Krzyczę do drugiego pilota:

— Skakać!!!

Do kabiny wdziera się pęd powietrza i kurz z podłogi zasypuje oczy. Właz do skoku otwarty. W otworze podłogi widzę znikające jedna za drugą sylwetki. Staram się utrzymać maszynę jak najrówniej w locie, by dać załodze maksimum bezpieczeństwa podczas skoku. Czas teraz na mnie. Lecz gdzie mój spadochron?

Rozumię, spadochronu nie podał mi mechanik pokładowy, a to należało do jego obowiązku. Patrzę na właz i widzę jak się podnosi i wołam:

— Spadochron!!!

W tej chwili ręce podają mi upragniony spadochron. Sytuacja krytyczna, wolant mam ściągnięty na piersiach i on nie pozwala zahaczyć spadodchronu na karabińczyki. Oddać wolant oznacza natychmiastowe przejście do lotu nurkowego, co uniemożliwi wydostanie się z kabiny do włazu. Krzyczę do Jasia:

— Skacz!!!

On jednak pokręcił głową przecząco. Pozostaje więc tylko jeden ratunek — przymusowe lądowanie.

Daję pełen gaz i mały skok śmigieł, silniki ryknęły pełną mocą, co spowodowało, że łeb samolotu dźwignął się nieco wyżej, lecz maszyna nie doszła do horyzontu. Robię zakręt o 180° i na dużej szybkości lecimy, byleby dalej, na równiejszy teren. Ile czasu tak wisieliśmy — nie wiem. Mnie się wydawało, że całe wieki.

Ziemia zaczyna się przybliżać, widoczność lepsza. Janek znajduje się na stanowisku mechanika. Widzę drzewa szybko uciekające pod nami. Wyrzucam więc dach kabiny. by w razie pożaru ułatwić ucieczkę z kabiny. Zapalam reflektor i w jego świetle widzę zabudowania na odległość trzystu metrów. Z prawej minęliśmy drzewo poniżej jego czuba. Wyczuwam, że tego budynku już nie przeskoczymy, że to już koniec lotu.

Pamiętam tylko, że uderzyłem ręką po wyłącznikach iskrowników. Czułem potworne dreszcze i zimno. Usłyszałem słowa:

— Ale jesteś potrzaskany Lechu.

Gdy wróciła mi na chwilę świadomość — leżałem na kanapie, na rozwiniętym spadochronie. Dochodził mnie płacz kobiety.

— Niemcy nas wszystkich rozstrzelają.

Otwierają się drzwi, wchodzi Jasiu z dwoma młodymi mężczyznami.

— W tym stanie nie możemy jego transportować trzydzieści kilometrów przez góry. Trudno, musi zostać, to dla jego dobra.

Rozumię — niewola.

Teraz dopiero widzę, że Janek jest cały i tylko chustkę ma przewiązaną na przegubie ręki — to jedyny opatrunek. Serdeczny uścisk zdrowych lewych rąk — trzymaj się Lechu — do zobaczenia.

Od drzwi zawrócił, odpiął mi pas i rewolwer z futerałem położył między nogami — może ci się przyda.

Krótko po tym doszedł do mej świadomości warkot samochodu, potem silnik ucichł i usłyszałem mocne kroki podbitych butów w korytarzu. To... Niemcy... niewola.

*

W otwartych drzwiach stoi potężne chłopisko. Na piersi wisi „schmeisser". Kiwającą głową powiedział:

— Ja, ja mein lieber.

Nagle zobaczył gapę na moim mundurze. Podszedł, uchwycił, jednym szarpnięciem zdarł i schował ją do kieszeni. Przez zaciśnięte zęby wycedził:

— Polnische schwein.

Poczułem potworny ból w prawym boku i jak zza ściany dochodzące do mych uszu słowa:

— Winszuję — mówił czystą polszczyzną — dla pana wojna się skończyła, nic już pana życiu nie grozi. Teraz musimy wypełnić formularze Czerwonego Krzyża. Ma pan w Polsce rodzinę, kolegów w Anglii, chyba panu zależy, żeby ich powiadomić o tej drobnej nowinie. A więc... nazwisko, stopień i numer wojskowy? A teraz... numer jednostki, miejsce stacjonowania, nazwisko dowódcy...

Znałem z odpraw specjalnych fałszywe formularze Czerwonego Krzyża, przy pomocy których niemiecki wywiad starał się zdobyć informacje. Po odmowie udzielenia dalszych informacji gestapowiec się wściekł. Otrzymałem parę uderzeń, a potem straciłem przytomność. Poczułem okropny ból w plecach, coś mną podrzuca. Widzę żołnierza Luftwaffe z karabinem. Acha, wiozą mnie ciężarówką po okropnej drodze. Gdzie jestem? Z trudem oddycham, w gardle coś tamuje oddech, małe okienko zakratowane — półmrok. Uchyla się judasz, zgrzyt klucza i wchodzi żołnierz w starszym wieku.

— Ty polok?

— Potakuję głową.

— Trzeba ci coś

— Pić.

Po chwili wrócił ze szklanką mleka.

— Pij, tylko nie mów o tym nikomu, rozumiesz, jesteś jeńcem.

— A ty jesteś ślązakiem — volksdeutschem?

Opuścił oczy, to była najwymowniejsza odpowiedź.

Czuję, że gdzieś mnie niosą. Trzask zamykanych drzwi, znowu podrzucanie i ten piekielny ból w plecach. Białe fartuchy, aparat rentgena i ponownie krakowskie kocie łby. Ciszę przerywają jęki, pod sufitem pali się niebieska żarówka. Specyficzny zapach — tak, to szpital.

Rano siostra zawiesiła nad moim łóżkiem tablicę z napisem „kriegsgefangener".

Siedemnaście par oczu odczytuje napis i z wyrazem niechęci kierują wzrok w moją stronę. Po wyjściu siostry dwóch rannych o kulach szybko podchodzą do mnie i mówią, że są Węgrami. Gdy się dowiedzieli, że jestem Polakiem — wyczytałem z ich twarzy i gestykulacji radość. Wiedziałem teraz, że mam tu dwie przyjazne dusze, lecz rozmowa na migi dużo nie dała. Potem wizyta lekarza. Dowiedziałem się, że mam złamane żebra i ogólne potłuczenie. Ręka prawa ma ranę i uszkodzone ścięgna. Niemiec mówił poprawnym językiem angielskim.

Powoli zaczynam kojarzyć wszystkie wypadki w całość. Co było powodem kraksy? Myśliwcy? Chyba nie. Lecieliśmy w „mleku". Może artyleria, a może sabotaż? Maszyny stały na lotnisku nie pilnowane.

Na salę wchodzi mężczyzna, rozgląda się, zatrzymał wzrok na moim łóżku i odczytał napis na tablicy. Niezwłocznie wyjął z teczki biały fartuch i przybory do golenia i spokojnie przechodząc od łóżka do łóżka golił chorych. Podchodzi do mnie, zakłada ręcznik pod brodę — wzbraniam się, gdyż widziałem, że pobiera opłatę. Słyszę szept:

— Bądź cicho, po to tu jestem, szukałem ciebie, mam wiadomości. Załoga bezpieczna, zginął Stefan zaatakowany na spadochronie. Pochowany został w lesie AK z salwą honorową. Matka i szwagier byli na pogrzebie, leży pod Tarnowem. Kontakt ze strzelcem ogonowym nawiązany. Baza we Włoszech zawiadomiona. Jest tu dziewczyna, salowa-sprzątaczka. Ona będzie przynosić dalsze informacje. Nikomu żadnych informacji nie udzielaj...

Wsunął rękę pod poduszkę i powiedział:

— To na drobne wydatki.

Leżałem oszołomiony. Stefek nie żyje. Reszta bezpieczna. Baza powiadomiona, a jednak myśliwiec nas zestrzelił... i przy takiej złej widoczności. Głowa mi pękała. Za dużo wiadomości na raz.

Wycierając podłogę koło mego łóżka słyszę cichym głosem pytanie:

— Jak się pan czuje? Koledzy się pytają.

Odpowiadam:

— Lepiej...

— Który dzisiaj jest?

— Dwudziesty pierwszy sierpnia.

— A kiedy mnie tu przywieziono?

— Przedwczoraj wieczorem.

Zaczynam liczyć:

— Siedemnastego około pierwszej w nocy stało się, to znaczy już pięć dni. Więc co u licha działo się ze mną tych pięć dni? Gdzie ja jestem?

— W wojskowym szpitalu w Bochni — pada odpowiedź.

Zaczynam sobie przypominać. Gestapowiec ze „schmeisserem", cela na lotnisku krakowskim — rentgen — obudzenie się w szpitalu, fryzjer — musiało być źle, straciłem przytomność.

Z każdym dniem czułem się silniejszy, ręka zaczyna się goić, lecz o poruszaniu się na łóżku nie było mowy. Pewnego dnia wchodzi fryzjer, mignął okiem i zaczął golić chorych.

— Załoga jest razem, czekają na moment, gdy będziesz o własnych siłach mógł się podnieść i wychylić przez okno. Widzisz, to niski parter, wszystko przygotowane. Jest tu lekarz w szpitalu. Informuje nas o stanie twego zdrowia. Dalsze zlecenia od Marysi lub ode mnie — czekaj!

Ta wiadomość mnie zelektryzowała. Morowe chłopaki, działają i myślą o mnie. Dobra jest. Tylko żeby te cholerne żebra prędzej się zrastały. Liczyłem, że chyba za dwa tygodnie będę się czuł na tyle silny, a potem pomyślałem o gestapowcu i jego życzeniach. Zanosi się jeszcze na dobrą robotę, a nie bezczynność w obozie jenieckim.

...Dokąd mnie niosą łobuzy. Zabrali na nosze i przed wsadzeniem do sanitarki zobaczyłem wybiegającą Marysię z bramy szpitala — miała oczy szeroko otwarte i przerażone.

Przeniesiono mnie wprost z samochodu do wagonu bydlęcego z piętrowymi uchwytami na nosze. Ścisk w wagonie okropny, wszyscy są rannymi jeńcami radzieckimi. Lżej ranni zajmowali miejsca pośrodku wagonu.

Nawiązałem rozmowę z Polakiem spod Kijowa, lekko rannym w rękę. Był to mój opiekun — jak się później okazało — w czasie podróży.

Jazda była koszmarna, przez całą drogę drzwi zamknięte. Dwóch jeńców umarło w wagonie na tyfus. Dręczyła mnie jedna myśl — dokąd nas wiozą? I jak to długo potrwa.

Trzeciego dnia o świcie pociąg zatrzymał się na stacji. Słychać odsuwanie drzwi wagonu. Opiekun mój po zaciągnięciu języka powiedział mi, że tu się wyładujemy. Miejscowość ta nazywała się Lahmsdorf.

Na dworcu czekają podwody dla rannych. Niewesoła sytuacja. Do mych uszu dochodzi rozmowa w języku angielskim i widzę jak żołnierz w battle-dressie wchodzi do wagonu, którego prowadzi mój opiekun. Wszystko wyjaśnia się. Znajdują się tutaj dwa obozy dla jeńców radzieckich i brytyjskich.

— W czasie przerwy obiadowej zawiadomię komendanta obozu brytyjskiego, a gdyby zabrano cię razem z całym transportem, to i tak komendant się o ciebie upomni.

W południe przyszło czterech Anglików w asyście wartownika, bez opowiadania się komukolwiek zabrali mnie z noszami z wozu, na którym już się znajdowałem i ponieśli przez pola do obozu. Po spisaniu personalii — kąpiel, piżama i białe łóżko.

Po sześciu tygodniach zostałem wypisany z izby chorych i przeniesiony do bloków.

W obozie było zakonspirowane radio i tą drogą mieliśmy dokładne informacje o sytuacji frontowej. Huk dział przy forsowaniu Odry przez Armię Czerwoną oznaczał szybkie zakończenie niewoli. 22 stycznia przez megafony obozowe ogłoszono rozkaz: w czasie jednej godziny przygotować się do marszu.

Bombowiec „Halifax" w locie do Warszawy,



Z przewieszonym kocem przez piersi i menażką przy boku rozpoczął się marsz. Marsz ten był koszmarem. Trwał siedem tygodni. W końcu doszliśmy do Zigenheim w pobliżu Kassel. Marsz ukończyło około sześć tysięcy jeńców, a z obozu wyszło nas osiemnaście tysięcy. Mróz, głód, biegunka i nieludzkie traktowanie zrobiły swoje.

Ofensywa na zachodzie uniemożliwiła Niemcom dalszą ewakuację. Obóz nasz został oswobodzony w Wielki Piątek przez armię generała Patona.

Trzy dni później, w Wielkanoc, samolotem ewakuacyjnym lądowałem na lotnisku pod Oxfordem. Teraz ja mógłbym owemu gestapowcowi powiedzieć: wojna dla mnie skończona i... dodać — zwycięska.

W parę dni później przyjechałem do lotniczej bazy zapasowej w Blackpool, gdzie przy wielkiej wrzawie powitała mnie moja załoga. Przy butelce whisky przeanalizowaliśmy dokładnie nasz feralny ostatni lot operacyjny. Okazało się, że zestrzelił nas samolot Ju-88, który miał zamontowane działko pionowo w górę. Odpalanie następowało samoczynnie za pomocą celownika radarowego. To była nowość w lotnictwie.

— Powiedz mi Jasiu? Dlaczego nie skakałeś?

— Czy miałem ciebie samego zostawić? — brzmiała odpowiedź. I czy się nie przydałem?

Nie odpowiedziałem nic, coś ścisnęło za gardło, słowa były zbyteczne. Głębsze spojrzenie sobie w oczy i silny uścisk dłoni — zrozumieliśmy się.

— Powiedzcie jak było ze Stefkiem?

— Bo widzisz — zaczął Władek — wyskoczyłem za Stefkiem i w chwilę po otwarciu się spadochronu usłyszałem ryk silników i jednocześnie zobaczyłem smugi świetlne z kaemów. Przy tak słabej widoczności łajdak zauważył spadochron i wyrżnął serię. Rano znaleźli jego ciało AK-owcy, którzy poszli na poszukiwanie. Jasiu natomiast dociągnął do nas parę dni później i zdał dokładną relację o tobie.

— A wiesz — mówi Janek — przestawiliśmy oborę, zabiliśmy bydło, a szczątki maszyny leżały na przestrzeni sześciuset metrów. Na oborze zostały stery, paręset metrów dalej lewe skrzydło, potem prawe wreszcie pękł kadłub pod moimi nogami i wtedy ja wypadłem. Ty leżałeś ze trzydzieści metrów przed kabiną, z której zostało trochę pogiętych blach. Następnego dnia po kraksie oglądałem resztki maszyny... a to dla ciebie. Wyjął papierośnicę zrobioną z resztek „E" jak Ewa.

— A co dalej? — pytam się.

— Było morowo [redacted] łem oddziałem tr[redacted] kinierzy z Arbei[redacted] nów, zestrzeleni [redacted] rach bezpieczni, [redacted] w dół na niemie[redacted] i bimbru nie bra[redacted]

Po zajęciu Pod[redacted] liśmy się na pu[redacted] transportem kole[redacted] gielskie okręty. [redacted] Do Anglii przyp[redacted]

— Tak, tylko [redacted]

— Z szesnastu [redacted] nia tylko myśmy [redacted] na zdrowie!

Życie jest piękn[redacted]

KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

Magazyn miłośników pięknej dziedziny, różnych wiadomości lotniczych dawnych i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojga płci, wszelkiego wieku i stanu

Między nami KaeMeLowcami

W jednym z naszych „kącików" wspomniałam o tzw. rodzinnych zgłoszeniach do KML. Wymieniłam tam m. in. „rodzeństwo Makowskich". W związku z tym otrzymałam list, którego fragment z przyjemnością cytuję:

„Dziękujemy za umieszczenie o nas wzmianki w kąciku KML. Musimy jednak sprostować, że nie jesteśmy rodzeństwem, lecz matką i synem. Januszek liczy dopiero 6 lat. Jest on niezmiernie uszczęśliwiony, że „znalazł się w prasie". Mimo swego bardzo młodego wieku jest on wielkim miłośnikiem lotnictwa i żywo interesuje się tymi zagadnieniami. Zna on również dobrze historię lotnictwa okresu II wojny światowej, którą to wiedzę zaczerpnął ze wspólnie przeczytanych książek (Skalskiego, Fiedlera, Meissnera, Banaszczyka, Schiele, Głowackiego, i oczywiście ze „Skrzydlatej Polski".

No cóż, list zwykły i pomyłka może nie taka bardzo istotna dla ogółu czytelników. Ale warto go odnotować po pierwsze ze względu na fakt, że **Januszek Makowski** jest najmłodszym członkiem KML (i za to wyróżniamy go nagrodą w postaci serwisu zdjęć lotniczych) i po drugie dlatego, aby nieco starsi od niego miłośnicy lotnictwa wiedzieli, że kochać lotnictwo i interesować się nim, to niekoniecznie znaczy latać. A jeśli się lata, to już koniecznie trzeba znać je wszechstronnie, łącznie z jego historią (a w tym pomagają bardzo książki), aby nie trzeba było pisać więcej takich felietonów, jak „Z historii słabo" (nr 32 „SP") bo one pilotom zaszczytu nie przynoszą.

Jasa

[redacted]

Rozwiązanie zagadki fotograficznej

Zamieszczone w nr. 30 zdjęcie przedstawia szybowiec „Mucha 100". Za poprawne odpowiedzi zdjęcia wylosowali: **Andrzej Ruchiński** z Białegostoku, **Jerzy Cierpiski** z Torunia, **Eugeniusz Biernat** z Nienachówki, **Barbara Galczak** z Sempolna i **Andrzej Wójcicki** z Lublina.

CO CZYTAĆ ● CO CZYTAĆ ● CO CZYTAĆ

„BIAŁA ŚMIERĆ" — Borys Ławreniew. Tłumaczyła Helena Winawerowa. Projekt okładki Zygmunt Kołodziejczyk. S. W. „Czytelnik". Warszawa, 1957 r. Wydanie I. Stron 110. Nakład 7 185 egz. Cena 7 zł.

Umberto Nobile nakłonił w r. 1927 rząd włoski do zorganizowania wyprawy powietrznej do Bieguna Północnego na sterowcu „Italia". W nocy z 22 na 23 maja, mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych, Nobile zarządził start z bazy na Szpicbergenie. Po dokonaniu kilku okrążeń nad biegunem „Italia" skierowała się w drogę powrotną. Gęsta mgła spowodowała oblodzenie powłoki sterowca. Mimo, iż silniki pracowały na pełnych obrotach, nie można było osiągnąć prędkości większej niż 50 km/h, podczas gdy normalnie „Italia" miała 115 km/h. Nagle obciążony lodem sterowiec gwałtownie opadł, uderzając gondolą o lód. Przy uderzeniu 9 ludzi wypadło z rozbitej gondoli. Uwolniony od ciężaru sterowiec poderwał się ku górze, porywając ze sobą 6 ludzi, którzy w chwilę potem zginęli w płomieniach. Kilku z tych, którzy wypadli na lód, było ciężko rannych. Czas naglił, rozbitkowie bowiem znaleźli się przeszło 200 km od Szpicbergenu bez żadnych środków do życia.

Rząd włoski zwrócił się z apelem do całego świata o zorganizowanie wypraw ratowniczych. Na ten apel pośpieszyły z pomocą: Związek Radziecki, Norwegia, Finlandia, Szwecja i Francja. Weteran wypraw arktycznych, sędziwy Roald Amundsen bardzo uważnie śledził ze swego domku pod Oslo przebieg tragicznych wydarzeń. Pomimo wieku i słabego już zdrowia bez wahania zgodził się na propozycję udania się francuskim wodnopłatowcem na ratunek. „Latham-20" wystartował z załogą 6 ludzi wieczorem 18 czerwca. Po dwóch godzinach łączność radiowa urwała się. Co się stało? W jakich okolicznościach nastąpiła katastrofa? Są co do tego różne przypuszczenia. Jedna z wersji — zresztą najzupełniej fikcyjna, bo prawda już zapewne nigdy nie będzie znana — stała się kanwą opowieści „Biała Śmierć".

Książka Ławreniewa jest tak specjalnego rodzaju, że trudno odpowiedzieć na pytanie, czy będzie się podobać, czy będzie poczytna. Można tylko podkreślić, że pod względem literackim stoi ona na bardzo dobrym poziomie. Lotników razić muszą (kiedy to się wreszcie skończy?) takie wyrażenia, jak: hydroplan, kierownica pilota, kompas, dźwignie (stery).

Ta niewielka rozmiarami książka jest hołdem złożonym przez pisarza radzieckiego pamięci wielkiego zdobywcy biegunów i szlachetnego człowieka — Amundsena, którego autor cały czas nazywa w swej powieści „Zwycięzcą".

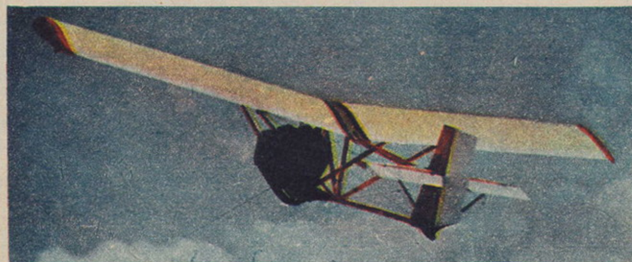
J. KOWNACKI

„ŚWIATŁO Z ZIEMI"

Parę lat temu w Stanach Zjednoczonych nakręcono bardzo ciekawy film o wyprawie na Księżyc pod tytułem „Światło z Ziemi". Film ten pokazuje w sposób fantastyczny podróż na inną planetę. Interesującą fabułę wzbogacono nowoczesnymi środkami technicznymi (między innymi takimi, jak skafandry i urządzenia radarowe). Dzięki temu film zyskał na atrakcyjności. (m)



ZBIERAMY FOTOGRAFIE SZYBOWCÓW



Jaki to szybowiec? Odpowiedzi prosimy nadsyłać na kartach pocztowych do dnia 3 września br. Nagrody — 5 zdjęć tego szybowca w formacie 13×18 cm.

Historia LOTNICTWA

W ODCINKACH

1889 r. — Niemiec Otto Lilienthal wydaje drukiem „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegerkunst".

1891—96 r. — Niemiec Otto Lilienthal wykonuje loty ślizgowe ze sterowaniem za pomocą zmiany położenia środka ciężkości.

1893 r. — Polak Czesław Tański bada praktycznie zasady lotu szybowców.

Poczta LOTNICZA

Zbigniew Oses z Kazimierza Wlkp. Szczegółowe warunki przyjęć na szkolenie lotnicze znajdziecie w specjalnym numerze „Skrzydlatej", który ukaże się z okazji Święta Lotnictwa w pierwszych dniach września.

Marian Wotowik z Blachowni Śląskiej. Bogate archiwum zdjęć posiada fotolaboratorium Aeroklubu PRL (Warszawa, ul. Długa 52 — Arsenał). Tam też radzimy zwrócić się z zamówieniem interesujących Was zdjęć.

INŻYNIER LOTNICZY *odpowiada*

B-24 „LIBERATOR"

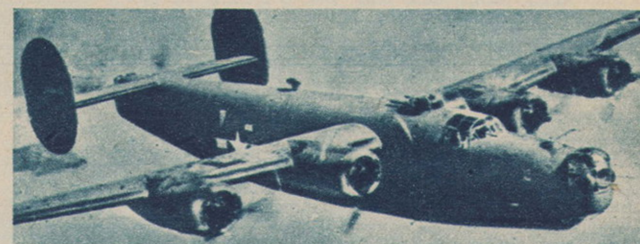
M. Kwiecień z Radomia. Samoloty nazywane „Model-32", skonstruowane w amerykańskich Zakładach Consolidated Vultee nosiły następujące oznaczenia — w lotnictwie amerykańskim (USAF) B-24, TB-24, C-109 i F-7, w lotnictwie morskim (US Navy) — PB4Y, w lotnictwie angielskim (RAF) — „Liberator". Prototyp XB-24 wystartował do pierwszego lotu w grudniu 1939 r. W roku 1940 rozpoczęto produkcję seryjną na zamówienie lotnictwa amerykańskiego, angielskiego i francuskiego (po upadku Francji zamówienia realizowano na rzecz Anglii). „Liberatory" produkowane były seryjnie przez zakłady Consolidated Vultee, Douglas i North American w kilkunastu wersjach.

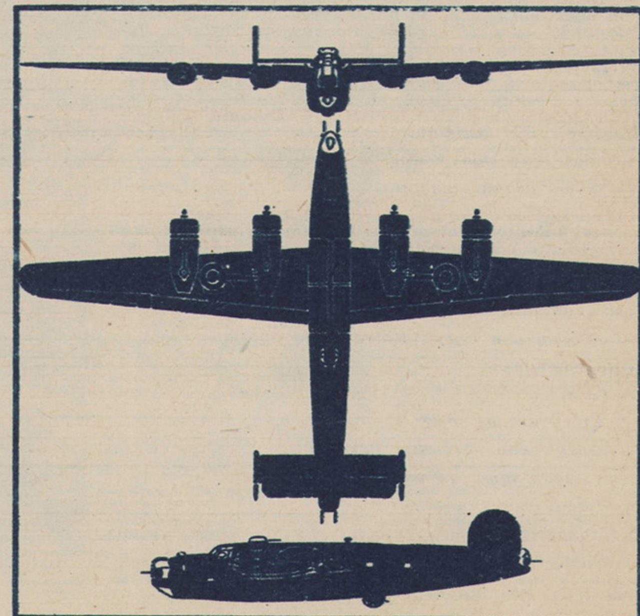
Pierwsza seria 26 sztuk B-24 (LB-30A zamówienie angielskie) spełniała zadanie transportowe na linii transatlantyckiej. Bojowe zastosowanie znalazł B-24A („Liberator" I) w służbie angielskiego Lotnictwa Obrony Wybrzeża (RAF-CC). B-24A wyposażony został w 4 silniki Pratt-Whitney R-1830-33. Uzbrojenie B-24A stanowiło osiem k.m., a „Liberatora" I cztery działka i pięć k.m.

Wersje „Liberator" II, XB-24B i B-24C różnicy się jedynie typem silników i rodzajem uzbrojenia. Wersje B-24D (PB4Y-1, „Liberator" B-III i GRV), B-24E („Liberator" IV) i eksperymentalne wersje B-24F wyposażone w silniki Pratt-Whitney R-1830-43 przystosowane zostały do zabierania ładunku bomb. „Liberator" GRV zaopatrzony w 11 k.m. i ładunek bomb stosowany był przez lotnictwo RAF-CC jako samolot rozpoznawczy dalekiego zasięgu. Wersja samolotu bombowego dalekiego zasięgu oznaczona została B-24G, B-24-H i B-24J (PB4Y-1, „Liberator" B-VI i GRVI). Napęd stanowiły silniki Pratt-Whitney R-1830-43 lub 65 o mocy 1 200 KM każdy. Samoloty tej wersji podobnie jak poprzednich, były górnopłatami konstrukcji metalowej (stery kryte płótnem), o podwójnym usterzeniu pionowym. Uzbrojenie stanowiły po dwa sprzężone k.m., umieszczone w czterech wieżyczkach i ładunek bomb. Jeden z „Liberatorów" zaopatrzony w konwencjonalne usterzenie (pojedyncze) nosił nazwę XB-24K. Usterzenie tego typu posiadały samoloty B-24N, uzbrojone dodatkowo w dwa k.m., umieszczone przed usterzeniem z obu stron kadłuba. Uzbrojenie to zastosowano w poprzednich wersjach B-24L i B-24M będących unowocześnioną odmianą B-24J.

Do zadań specjalnych i transportowych produkowano wersję CB-24, a do szkolenia personelu użyto samoloty TB-24 będące odmianą B-24D. Rolę samolotu-tankowca spełniała specjalna wersja B-24, oznaczona C-109. W roku 1943 rozpoczęto również produkcję wersji rozpoznawczego samolotu dalekiego zasięgu, wyposażonego w nowoczesną aparaturę fotograficzną (11 kamer fotograficznych) i zaopatrzonego w dodatkowe zbiorniki paliwa.

Dane techniczne B-24J: Rozpiętość — 33,5 m, długość — 20,5 m, wysokość — 5,4 m, pow. nośna — 97,4 m². Ciężar w locie — 27 240 kG. Prędkość max. — 475,2 km (na wysokości 7 625 m), prędkość przelotowa — 379 km/h, zasięg — 2 465 km, pułap — 8 540 m. (J. P.)





PORADNIK AMATORA KONSTRUKTORA

(8)

pod redakcją inż. E. Stankiewicza

Po naszkicowaniu sylwetki samolotu w trzech rzutach, przystępujemy do opracowania z grubsza niezbędnych powierzchni usterzenia oraz lotek. Wprowadzamy w tym celu następujące oznaczenia:

S — powierzchnia nośna skrzydeł

SH — powierzchnia usterzenia poziomego

Sv — powierzchnia usterzenia pionowego

λH — wydłużenie usterzenia poziomego

$$\lambda H = \frac{bH^2}{SH}$$

H — wydłużenie usterzenia pionowego

$$\lambda v = \frac{lv^2}{Sv}$$

tA — średnia cięciwa odniesienia skrzydła

b — rozpiętość samolotu

l — długość całkowita samolotu

lH — odległość od środka ciężkości samolotu do zawiasów steru wysokości.

Powierzchnię usterzenia staramy się tak dobierać, aby spełnione były następujące warunki:

$\lambda H = 3—5$;

$\lambda v = 1—2$;

$$\frac{SH \cdot lH}{S \cdot tA} = 0{,}4—0{,}5;$$

$$\frac{SH}{S} = 0{,}12—0{,}20;$$

$$\frac{Sv \cdot lH}{S \cdot b} = 0{,}025—0{,}030;$$

$$\frac{Sv}{S} = 0{,}05—0{,}10;$$

$$\frac{Sv}{b} = 0{,}08—0{,}12;$$

$$\frac{Sv}{l} = 0{,}125—0{,}180;$$

Przyjrzyjmy się, jak spełnia te warunki jeden z udanych samolotów, zbliżony do interesującej nas klasy (rys. 18):

$S = 14{,}0$ m²,
$b = 10{,}0$ m,
$tA = 1{,}40$ m,
$lH = 4{,}20$ m,
$SH = 2{,}04$ m²,
$bH = 2{,}80$ m,
$Sv = 0{,}86$ m²,
$lv = 1{,}30$ m,
$l = 6{,}70$ m.

Podstawiając do podanych wyżej wzorów otrzymujemy:

$$\lambda H = \frac{2{,}8^2}{2{,}04} = 3{,}84;$$

$$\lambda v = \frac{1{,}30^2}{0{,}86} = 1{,}97;$$

$$\frac{SH}{S} = \frac{2{,}04}{14{,}0} = 0{,}145;$$

$$\frac{Sv}{S} = \frac{0{,}86}{14{,}0} = 0{,}061;$$

$$\frac{Sv}{l} = \frac{0{,}86}{6{,}70} = 0{,}128;$$

$$\frac{SH \cdot lH}{S \cdot tA} = \frac{2{,}04 \cdot 4{,}20}{14{,}0 \cdot 1{,}40} = 0{,}0436;$$

$$\frac{Sv \cdot lH}{S \cdot b} = \frac{0{,}86 \cdot 4{,}20}{14{,}0 \cdot 10{,}0} = 0{,}0258;$$

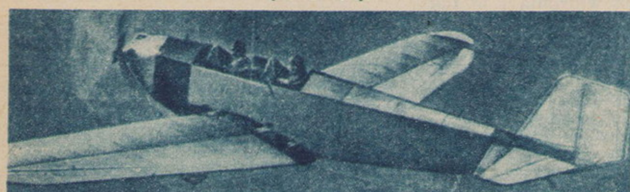
$$\frac{Sv}{b} = \frac{0{,}86}{10{,}0} = 0{,}086.$$

Wymiary lotki (rys. 19) dobieramy w ten sposób, aby spełnione były warunki:

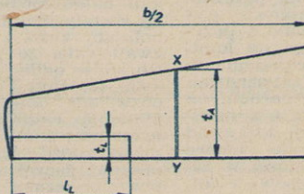
$lL = 0{,}2\ b$;

$tL = 0{,}25\ t$.





Wyżej: Rys. 18 — amatorski samolot „Zephyr" (USA). Niżej: Pierwszy samolot H. Klemma z silnikiem o mocy 20 KM (1928 rok).



Rys. 19

CZŁONKOWIE KML

385. Jerzy Cywiński (książki) — Turzno, pow. Toruń.

386. Józef Pawliczek (modelarstwo, konstr. amatorskie) — Moszczenica Śl., ul. Piaski 32, pow. Wodzisław Śl.

387. Bożena Siadek (książki, kontr. lotn.) — Katowice, ul. Jordana 4/1.

388. Zofia Wąsicka (modelarstwo, książki) — Debrzno, ul. Długa 12/11, pow. Człuchów.

389. Alfred Wąsicki (lotn. wojsk., konstr. lotn.) — Debrzno, ul. Długa 12/11, pow. Człuchów.

390. Franciszek Grosman (konstr. lotn.) — Ruda Śl. pl. Wolności 4.

391. Wincenty Czolba (przyrządy pokładowe) — Nowe Miasto Lub., ul. Jagiellońska 21.

392. Jerzy Fatyga (książki, modelarstwo) — Kielce, ulica Mielczarskiego 75.

393. Jan Kalinowski (książki, spadochr.) — Toruń, ulica Polna 11.

394. Jan Piewik (książki, modelarstwo) — pta Niedrzewica Duża, pow. Bełżec.

395. Zdzisław Modrzejewski (konstr. lotn.) — Włocławek, ul. Obr. Stalingradu 15.

396. Karol Sławiński (lotn. wojsk., zdjęcia, rozrywki umysłowe) — Ostrów Maz., ul. Armii Czerwonej 40.

397. Marian Zawiślak (konstrukcje lotn. i amat.) — Lublin 2, ul. Krochmalna 13/25.

398. Stanisław Morawski (książki, konstr. lotn., szybownictwo) — Świdnica, ul. Nowotki 39 m 7.

399. Ulrych Gliwa (konstr. amat., zdjęcia) — Gliwice, ul. Słowackiego 23/8.

400. BARBARA GALCZAK (szybown., lotn. wojsk, książki) — Sompolno, ul. Polna 4, pow. Koło.

401. Jacek Chmielewski — (konstr. lotn., modelarstwo) — Dąbrowa Górnicza, ul. Sobieskiego 7B.

402. Wojciech Muzal (książki) — Legionowo, ul. Wierzbowa 6.

403. Andrzej Węgrzyn (lotn. wojsk., książki) — Wadowice, Podstawie 11.

404. Erwin Gdaniec (lotn. wojsk., książki) — Tczew, ul. Pomorska 86/15.

405. Krzysztof Nowiński — (książki) — Legnica, ul. Dzierżyńskiego 5/3a.

406. Halina Głowa (spadochroniarstwo, szybown.) — Kraków, ul. Garbarska 14/2.

407. Jerzy Dymiński (książki, zdjęcia) — Piastów, ulica Sienkiewicza 55.

408. Ryszard Mistewicz — (konstr. lotn.) — Warszawa, ul. Górczewska 121a m 6a.

409. Alfred Joszko (konstr. lotn., szybown.) — Dobrosławice 9, pta Maciowakrze, pow. Koźle.

410. Włodzimierz Lipiński (szybown., filat.) — Brodnica, ul. Świerczewskiego 6.

411. Kazimierz Jama (konstrukcje i wyposaż. samolotów) — Bukowno - Osiedle, blok 5/15 ,pow. Olkusz.

412. Franciszek Majerz — (książki) — Limanowa, ulica Sowliny 191 m 9.

413. Walter Foks (konstr. lotn.) — Biskupiec Reszelski, ul. Przeskok 2, woj. Olsztyn.

414. Jan Lewiński (książki) — Zagórzany, pow. Gorlice, woj. Rzeszów.

Czterechsetnym członkiem KML jest Barbara Galczak, którą nagradzamy książką „Trzy diamenty" Meissnera.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

FIAT G-91 ● WŁOCHY

ZAKŁADY Fiat są największą wytwórnią lotniczą we Włoszech. Oprócz samolotów licencyjnych, budują one maszyny własnej konstrukcji. Najnowszym ich przedstawicielem jest Fiat G-91, lekki odrzutowy myśliwiec-szturmowiec, przeznaczony jako sprzęt standardowy dla wojsk NATO. Przy projektowaniu tego samolotu wykorzystano doświadczenie uzyskane przy budowie licencyjnego myśliwca amerykańskiego „Sabre F-86 K". Pierwszy lot prototypu Fiat G-91 odbył się 9 sierpnia 1956 r. Obecnie jest w przygotowaniu nowa 2-miejscowa wersja treningowa (G-91 T).

Fiat G-91 wielokrotnie przekroczył w locie nurkowym prędkości dźwięku. W lutym br. jeden z prototypów G-91 uległ katastrofie, pilot uratował się.

G-91 jest jednomiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej.

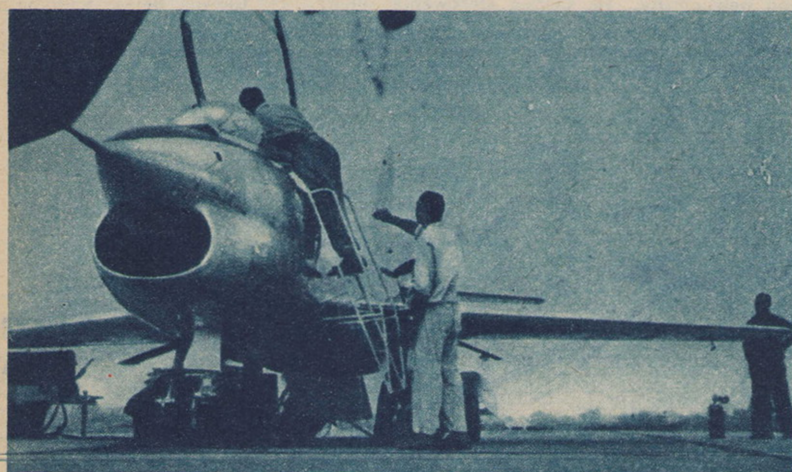
Płat skośny wyposażony w klapy do lądowania posiada profil symetryczny.

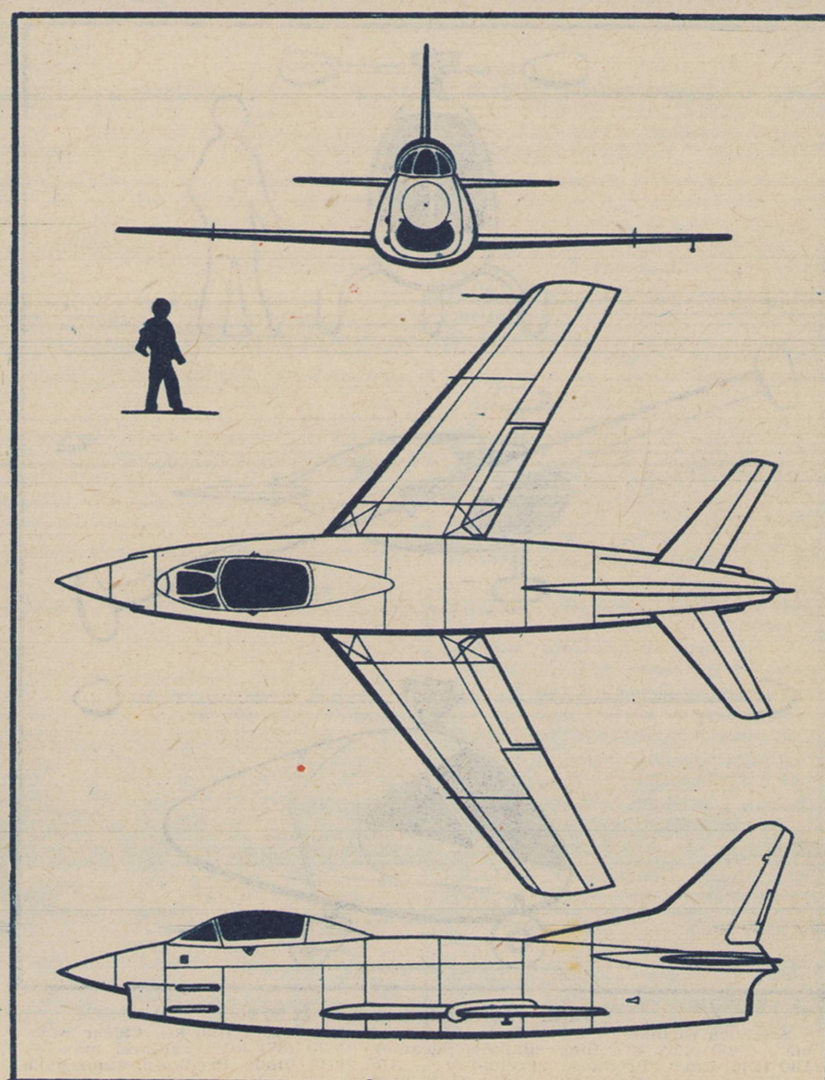
Kadłub konstrukcji klasycznej. Ciśnieniowa kabina pilota wyposażona w fotel wyrzucany. W wersji treningowej — miejsca usytuowane w tandem i wyposażone w dwuster. Tylna część kadłuba odejmowana w celu zapewnienia dostępu do silnika.

Usterzenie wysokości pływające. Statecznik pionowy stanowi całość z kadłubem. Podwozie trójkołowe wciągane.

Silnik turboodrzutowy Bristol „Orpheus" B. Or. 3 o ciągu 1 500 kG (w wersji treningowej B. Or. 4 o ciągu max. — 1 920 kG). (J. S.)

Prototyp samolotu myśliwskiego Fiat G-91.





DANE TECHNICZNE

G-91		
Ciężar w locie	—	5 000 kG
Prędkość max.	—	1 050 km/h
Prędkość nurkowania	—	M = 1,6
Czas trwania lotu	—	1 h 40 min

Brak danych G-91 T

Kronika Aeroklubów

BYDGOSZCZ

Życie potwierdza słuszność hasła: „Reklama — dźwignią handlu". Okazuje się, że reklama handlu może być również źródłem dochodów dla lotnictwa sportowego. Dowody, poniżej...

Zdobycie społecznych środków finansowych jest obecnie jednym z najważniejszych i trudnych zagadnień stojących przed Aeroklubem Bydgoskim. Dlatego też zagadnieniem tym żyje cały aeroklub. Wynikiem tego zainteresowania jest zawarta i podpisana w tych dniach korzystna dla obu stron umowa pomiędzy aeroklubem i Miejskim Handlem Detalicznym. W myśl zawartej umowy aeroklub przeprowadzi za odpowiednią opłatą (niezwykle korzystną) zrzucanie ulotek reklamowych MHD z samolotów. Umowa została zawarta na okres roku bieżącego i dotyczy terenu całego woj. bydgoskiego.

Trudno w tej chwili dokładnie określić, ile pieniędzy przysporzy aeroklubowi zamierzona akcja, która praktycznie została już rozpoczęta. Trudność polega na tym, że intensywność akcji, a za tym i wielkość dochodów uzależnione są od wyników „reklamy z nieba". W każdym razie spodziewamy się poważnych wpływów, ostrożnie licząc gdzieś w granicach około 50 tys. złotych. Szczególne słowa uznania za starania i wykazaną energię w załatwianiu tej sprawy należą się członkowi Zarządu AB — ob. Bigońskiemu.

Oby podobnych źródeł dochodów było więcej.

Zbigniew Buczek

KATOWICE

Aeroklub Śląski w Katowicach przystąpił do prac organizacyjnych na odcinku tworzenia Kół Lotniczych przy zakładach pracy i wśród młodzieży śląskiej.

W dniu 9 lipca br. zwołano, poprzedzone propagandową prasową i radiową, pierwsze zebranie organizacyjne pod patronatem przewodniczącego Prezydium Miejskiej Rady Narodowej ob. A. Wojdy i powołano Zarząd Miejski Kół Lotniczych na miasto Katowice.

Zebrani przedstawiciele ponad 60 największych zakładów pracy wyrazili gotowość natychmiastowego rozpoczęcia prac nad zorganizowaniem i powołaniem do czynnego działania Kół Lotniczych przy swych zakładach pracy. Na podkreślenie zasługuje fakt przyjęcia inicjatywy Aeroklubu Śląskiego przez wszystkich zebranych z głębokim zadowoleniem, czemu dali wyraz w licznych pozytywnych wypowiedziach. Na zakończenie zebrania została podjęta rezolucja — apel do społeczeństwa śląskiego.

Równocześnie w dniu 10 lipca br. apel przekazano wszystkim zakładom handlu uspołecznionego, wykorzystując do tego zorganizowaną przez Prezydium MRN naradę dyrektorów tych przedsiębiorstw. Należy sądzić, że już wkrótce będziemy mieli na terenie Katowic konkretne wyniki w postaci pierwszych Kół Lotniczych.

St. Michniewski

OSTRÓW WLKP.

Staraniem phm M. Grześczyka — nauczyciela Zasadniczej Szkoły Zawodowej w Ostrowie Wlkp. — I Drużyna Harcerska im. T. Kościuszki przy tej szkole, nawiązała kontakt z Aeroklubem Ostrowskim celem przeorganizowania się na specjalizację lotniczą. Pracownicy aeroklubu z dużym entuzjazmem odnieśli się do tego projektu. W dniu 19 czerwca br. przy pięknej pogodzie drużyna w pełni umundurowana zameldowała się przed siedzibą aeroklubu, skąd została przewieziona na lotnisko w Michałkowie pod Ostrowem. Tam rozbito biwak i przystąpiono do pierwszych zajęć na lotnisku. W grupach, pod kierunkiem instruktorów i mechaników zapoznawali się harcerze z pracą w hangarach, na starcie, przy spadochronach i z nawigacją. Drużynie harcerskiej, która od września oficjalnie przyjmie nazwę „lotniczej", życzymy wytrwałości w zamiarach i przyszłych sukcesów w lotnictwie, a aeroklubowi pociechy z nowego nabytku.

Obecny

Z SZACUNKIEM DLA HALNIAKA

Każdy z pilotów, który latał na fali, stwierdzi obiektywnie, że lot taki pozostawia wspomnienia na czas dłuższy. Łączą się one i ze stopniem trudności takich lotów i z pięknem widoków panoramy gór, lub wspaniałych chmur typu lenticularis, a także z uzyskanym wyczynem w postaci dopełnienia złotej czy diamentowej odznaki. Piękno tych lotów wiąże się jednak z możliwością zaistnienia sytuacji nieprzyjemnych, bo nieprzewidzianych, wymagających natychmiastowej i bezbłędnej decyzji pilota. Powodują je zazwyczaj rotory halniakowe, które tworzą się pasmami równoległymi do gór, broniąc jakby dostępu do stref właściwego noszenia falowego. Płatają one pilotowi niejednokrotnie złośliwe figle, stwarzające momenty zgoła kłopotliwe.

Opis jednego z trudniejszych startów na falę w zespole samolot — szybowiec przekazuję dla zorientowania nowicjuszy w lotach halniakowych.

Pewnego wiosennego ranka soczewki nad Jelenią Górą i Karpaczem zasygnalizowały obecność noszeń. Szybowiecsonda potwierdził przez radio istnienie dość rozległych noszeń, a ponieważ brak było chmur rotorowych, więc po wyholowaniu pilotów wyczynowych holowano też i młodszych. Po starcie jednego z młodych zespół powoli się wznosił, a szybownik był ogromnie zdziwiony brakiem rzucań rotorowych i w ogóle trudności halniakowych, o których tyle słyszał. Po przeleceniu III i II fali zespół znalazł się w spokojnym locie w rejonie Hojnika na wysokości 850 m.

Szybownik zdążył sobie już wyrobić odpowiednie zdanie o tych wszystkich — według niego — „panikarzach", którzy przesadzają w malowaniu trudności lotu halniakowego, gdy nagle myśli jego zostały brutalnie przerwane. Samolot holujący znikł z pola widzenia i to tak gwałtownie, że pilot oniemiał. Odruchowo silnie oddał drążek, goniąc rozpaczliwie samolot. Potworna turbulencja nie pozwalała uniknąć ostrych szarpnięć. Sytuację ratowała duża wytrzymałość nylonowej linki holowniczej i jej duża elastyczność. Wśród ciągłego rzucania pilotowi zaczął ściekać pot z czoła. Po pewnym czasie zespół znalazł się w trochę spokojniejszym obszarze.

Lecz co to? Wariometr wskazuje 5 m/sek opadania. Nie pomaga pełny gaz samolotu holującego. Zespół schodzi w silnym opadaniu, jak gdyby pilot holujący zmniejszył obroty silnika. Strzałka wysokościomierza mija kolejno 700 m, 600 m i wciąż uparcie sunie w dół... Zaczyna się robić naprawdę gorąco. Kiedy wysokościomierz mija w swej przykrej wędrówce wysokość 400 m, holownik daje ręką znak do wyczepienia. Co robić? Zostać samemu w tej „windzie" do ziemi? Polanki jakieś wprawdzie są w szarej masie lasu, ale decyzja przymusowego lądowania przychodzi ciężko. Zwłoka ta kosztuje dalsze 150 m.

W momencie, gdy szybownik szarpnął czerwoną gałkę, kabinę szybowca ogarnął dziwny szum. Pilot odczuł jak mu głowę wgniata w ramiona i jednocześnie spostrzegł, że wariometr wskazuje wznoszenie „do oporu". Nowa wątpliwość: czy wierzyć złośliwemu rotorowi? Rzucania trwają nadal. Rozluźnione pasy nie trzymają jak trzeba. Pilot obija się po kabinie, lecz decyduje się zakrążyć we wznoszeniu. Wysokość stopniowo rośnie — 400, 500, 600 m... i dalej, coraz wyżej. Pod szybowcem krąży samolot, jakby swą obecnością chciał dodać otuchy szybownikowi...

Tym razem przygoda skończyła się dobrze. Młody pilot Aeroklubu Świdnickiego uzyskawszy w rotorze wysokość rzędu 1 300 m, przedostał się na I falę i z przewyższeniem 4 300 m zdobył pierwszy warunek do Złotej Odznaki Szybowcowej. Ale mogło być gorzej. Do lądowania w trudnym terenie przygodnym było bardzo niedaleko. I dlatego do lotów halniakowych trzeba się bardzo starannie przygotowywać, a w każdym razie nie wolno ich bagatelizować.

ST. RATUSIŃSKI — instr. pil.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

X 50 „REMICOPTER" ● FRANCJA

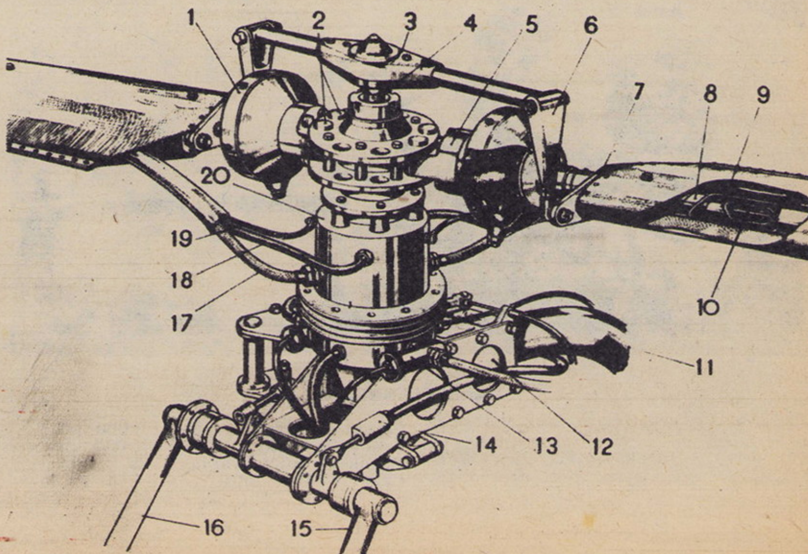
Śmigłowiec przy swych licznych zaletach posiada pewną przykrą cechę — jest bardzo skomplikowany. Ciekawą drogę zbudowania uproszczonego śmigłowca obrał francuski inżynier Rémy Goucher, przedwojenny konstruktor lekkich samolotów.

Postanowił on pozbawić swój śmigłowiec możliwości latania w bok i do tyłu, aby w zamian za to znacznie uprościć mechanizm sterowania skoku okresowego. Oczywiście śmigłowiec Rémy Goucher'a nie traci zdolności do startu pionowego i lotu wiszącego.

„Remicopter" znajduje się obecnie w budowie. Będzie on budowany w dwóch wersjach: jako jednomiejscowy X 50 M i dwumiejscowy X 50 S. Napęd silnikami pulsacyjnymi. Wirnik dwułopatowy o konstrukcji metalowej. Łopaty zawieszone elastycznie. Sterowanie wirnika odbywa się za pomocą dwóch wiszących drążków, z których lewy służy do przestawiania skoku ogólnego i regulacji ciągu silników, a prawy do przestawiania płaszczyzny wirnika w przód (do lotu naprzód). Sterowanie kierunku i równoważenie momentu tarcia wirnika za pomocą normalnego steru kierunku o skośnej osi obrotu. Główny element nośny kadłuba śmigłowca stanowi cienkościenna wygięta rura stalowa o dużej średnicy. Kadłub osłonięty jest opływową owiewką wykonaną z masy plastycznej.

Podwozie trójkołowe może być zastąpione saniami lub pływakami. Silniki pulsacyjne zbliżone konstrukcją do typu „Escopette" dają podczas pracy równowartość koło 65 lub 95 KM, zależnie od wersji. Śmigłowiec może latać z jednym silnikiem wyłączonym. Rozruch sprężonym powietrzem. (J. S.)

GŁOWICA WIRNIKA: 1. Tłumik łopaty. 2. Sworznie mocujące łopatę. 3. Belka sterowania skoku ogólnego. 4. Suwak sterowania skoku ogólnego. 5. Przegub łopaty. 6. Łącznik. 7. Dźwignia sterowania łopaty. 8. Dźwigar rurowy. 9. Przewód wewnętrzny. 10. Cięgno sterowania silnika. 11. Główna belka kadłuba. 12. Korpus połączenia wirnika z kadłubem. 13. Regulator dopływu paliwa. 14. Sterowanie skoku ogólnego. 15. Dźwignia sterowania skoku ogólnego. 16. Dźwignia sterowania okresowego. 17. Dopływ paliwa do łopaty. 18. Dopływ sprężonego powietrza. 19. Przewód zapłonu. 20. Rozdzielacz wirujący (paliwa, sprężonego powietrza i zapłonu).



DANE TECHNICZNE X 50 M (X 50 S)
Średnica wirnika — 5,0 (7,5) m. Ciężar własny — 100 (140) kG. Ciężar w locie — 300 (420) kG. Ciąg silników (łącznie) — 30 (37) kG. Prędkość max. — 130 (140) km/h. Prędkość przelotowa — 105 (110) km/h. Prędkość wznoszenia — 6,5 (6) m/sek. Czas lotu — 1 h (1 h 30 min).

BIULETYN AEROKLUBU POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ Nr 254

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Komisja Sportowa Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdziła następujący wyczyn jako rekord krajowy:

Klasa D — kat. I (szybowce jednomiejscowe)

Rekord kobiecy

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 200 km
Wanda Szemplińska — (Aeroklub Warszawski) na szybowcu „Jaskółka" SP-1545, na trasie: Leszno—Środa Wlkp. — Sulmierzyce — Leszno, dn. 14.6.1957 **59,927 km/h**

Diamenty za przelot docelowy ponad 300 km

14 (166) **Tadeusz Dąbek** — na szybowcu „Żuraw", na trasie Białystok — Aleksandrów, dnia 25.5.57 302 km

Srebrne Odznaki Szybowcowe

40 (1165) **Andrzej Rugień**
długotrwałość: 14.7.56 na szybowcu „Komar" 5 h 18 min
przewyższenie: 25.4.57 „ „Mucha" 1450 m
przelot: 11.8.56 „ „Mucha" 82 km
41 (1166) **Czesław Zalewski**
długotrwałość: 3.4.57 na szybowcu „Mucha" 6 h 01 min
przewyższenie: 25.4.57 „ „Mucha" 1500 m
przelot: 26.4.57 „ „Mucha" 63 km
42 (1167) **Stanisław Kopacz**
długotrwałość: 26.5.56 na szybowcu „Mucha" 5 h 26 min
przewyższenie: 26.4.57 „ „Mucha" 1220 m
przelot: 29.5.57 „ „Mucha" 72 km
43 (1168) **Bolesław Broszko**
długotrwałość: 13.6.57 na szybowcu „Mucha" 5 h 08 min
przewyższenie: 9.4.57 „ „Mucha" 1070 m
przelot: 3.5.57 „ „Mucha" 75 km
44 (1169) **Andrzej Sokolski**
długotrwałość: 12.5.57 na szybowcu „Mucha" 5 h 25 min
przewyższenie: 3.5.57 „ „Komar" 1410 m
przelot: 13.6.57 „ „Mucha" 60 km
45 (1170) **Eugeniusz Kazberuk**
długotrwałość: 31.5.56 na szybowcu „Mucha" 5 h 20 min
przewyższenie: 28.4.57 „ „Mucha" 1450 m
przelot: 14.6.57 „ „Mucha" 56 km
46 (1171) **Zdzisław Chyliński**
długotrwałość: 3.6.57 na szybowcu „Mucha" 5 h 25 min
przewyższenie: 17.6.57 „ „Żuraw" 1500 m
przelot: 7.6.57 „ „Mucha" 210 km
47 (1172) **Ryszard Lewandowski**
długotrwałość: 6.6.57 na szybowcu „Mucha" 5 h 14 min
przewyższenie: 19.6.57 „ „Mucha" 1570 m
przelot: 19.6.57 „ „Mucha" 202 km
48 (1173) **Stanisław Pacyk**
długotrwałość: 26.5.57 na szybowcu „Mucha" 5 h 09 min
przewyższenie: 19.6.57 „ „Mucha" 1400 m
przelot: 19.6.57 „ „Mucha" 87 km

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
(—) TADEUSZ REJNIAK

Warszawa, dnia 1 lipca 1957 r.

BIULETYN AEROKLUBU POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ Nr 255

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Diamenty za przelot docelowy ponad 300 km

15 (167) **Henryk Sienkiewicz** — na szybowcu „Mucha", na trasie Gliwice—Wrocław—Gliwice, dn. 1.6.57 304 km
16 (168) **Stanisław Bryzgalski** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Żar—Grabowiec, dnia 25.6.57 329 km
17 (169) **Zdzisław Majewski** — na szybowcu „Mucha", na trasie Wrocław—Mielec, dnia 30.6.57 324 km

Złote Odznaki Szybowcowe

25 (173) **Józef Misjek**
przewyższenie: Poznań, dnia 19.6.57 na szybowcu „Mucha" 3070 m
przelot: Ostrów—Poznań—Inowrocław — Ostrów, dn. 12.5.56, na szyb. „Mucha" 325 km
26 (174) **Stanisław Bryzgalski**
przewyższenie: Żar, dnia 6.2.57 na szybowcu „Mucha" 3733 m
przelot: Żar—Grabowiec, dnia 25.6.57 na szybowcu „Jaskółka" 329 km
27 (175) **Zdzisław Majewski**
przewyższenie: Jelenia Góra, dnia 25.08.56 na szybowcu „Jaskółka" 3462 m
przelot: Wrocław — Mielec, dnia 30.6.57 na szybowcu „Mucha" 324 km

Srebrne Odznaki Szybowcowe

49 (1174) **Ireneusz Domański**
długotrwałość: 30.5.57 na szybowcu „Salamandra" 5 h 07 min
przewyższenie: 6.9.53 „ „Mucha" 1000 m
przelot: 6.9.53 „ „Mucha" 84 km
50 (1175) **Edward Jędrusik**
długotrwałość: 31.5.57 na szybowcu „Mucha" 5 h 16 min
przewyższenie: 13.5.57 „ „Mucha" 1600 m
przelot: 31.5.57 „ „Mucha" 72 km
51 (1176) **Janusz Poczachowski**
długotrwałość: 29.4.57 na szybowcu „Komar" 5 h 19 min.
przewyższenie: 3.6.57 „ „Mucha" 1480 m
przelot: 21.6.57 „ „Mucha" 51 km
52 (1177) **Andrzej Wypijewski**
długotrwałość: 31.5.57 na szybowcu „Mucha" 5 h 02 min.
przewyższenie: 31.5.57 „ „Mucha" 1450 m
przelot: 26.6.57 „ „Mucha" 76 km
52 (1176) **Janusz Poczachowski**
długotrwałość: 28.6.57 na szybowcu „Mucha" 5 h 15 min.
53 (1178) **Tadeusz Odor**
przewyższenie: 30.5.57 „ „Mucha" 1640 m
przelot: 25.5.57 „ „Mucha" 145 km

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
(—) TADEUSZ REJNIAK

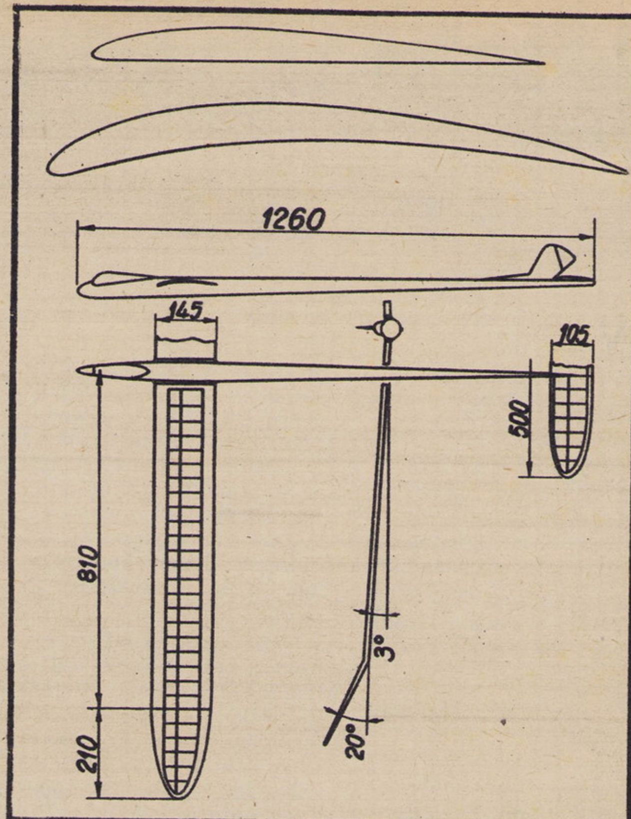
Warszawa, dnia 11 lipca 1957 r.

POLSKIE MODELE LATAJĄCE

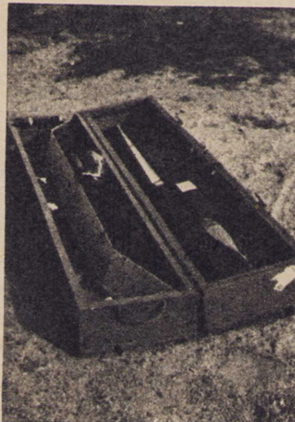
MODEL SZYBOWCA A-2

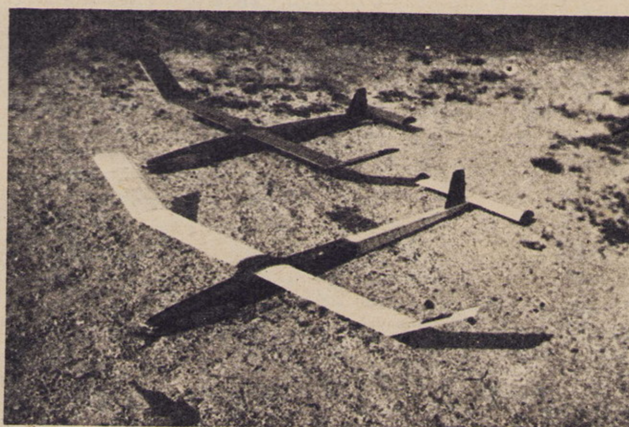
Stanisława Skotniczego

Powierzchnia skrzydeł — 28,8 dcm², statecznika poziomego — 5,1 dcm². Wydłużenie płata — 14. Ciężar — 410 G. Obciążenie jednostkowe — 12 G/dcm². Profile — własne (na rys.).



Na zdjęciu: Dwie wersje bardzo udanego modelu z napędem gumowym T-57 konstrukcji inż. A. Trzcińskiego (u dołu z prawej). Rysunek modelu zamieściliśmy w „SP" nr 32 z br. Poniżej — skrzynka transportowa tegoż konstruktora. Foto: P. E.





Zawody modeli latających dla uczczenia 25 rocznicy śmierci Żwirki i Wigury

SEKCJA Modelarstwa Lotniczego im. Jana Petnika Aeroklubu Śląskiego przy Hucie Kościuszko w Chorzowie zaprasza wszystkie aerokluby i modelarnie woj. katowickiego, do wzięcia udziału w I Zawodach Modelarstwa Lotniczego dla uczczenia 25 rocznicy śmierci Żwirki i Wigury. Zawody, które odbędą się dnia 8.IX.1957 r. o godz 8.00 na lotnisku w Katowicach zapowiadają się bardzo ciekawie, gdyż będą w nich brali udział modelarze SVAZARM-u z Ostravy (Czechosłowacja). Zawody odbędą się w trzech konkurencjach: szybowców klasy A-2; modeli z napędem gumowym oraz modeli z napędem silnikowym (do 2,5 m³).

Do zawodów można zgłosić nieograniczoną ilość zawodników w każdej kategorii.

Celem zawodów jest uczczenie pamięci zasłużonych lotników Żwirki i Wigury oraz krzewienie wśród miłośników małego lotnictwa pamięci pilotów i konstruktorów.

Organizatorem jest Sekcja Modelarska im. Jana Petnika przy współudziale Dyrekcji Huty Kościuszko w Chorzowie oraz Aeroklubu Śląskiego w Katowicach.

W zawodach mogą wziąć udział wszystkie modelarnie oraz modelarze z województwa katowickiego (nie wyklucza się także zgłoszenia modelarzy innych województw), którzy zgłoszą swój udział na piśmie na adres: Aeroklub Śląski, Sekcja Modelarstwa Lotniczego im. Pana Petnika przy Hucie Kościuszko w Chorzowie, ul. Stawowa 4. Każdy zgłoszony modelarz ma prawo startować wyłącznie w jednej kategorii.

JÓZEF ZDRZAŁEK

PODZIĘKOWA [redacted]

Zarządowi Aeroklubu Warszaw [redacted]
Kwiczali, Inż. St. Majerowskiem [redacted]
kowskiemu, Studentom Wydziału [redacted]
techniki Warszawskiej, Pracow [redacted]
Aeroklubu PRL oraz wszystkim [redacted]
mym, którzy oddali ostatnią prz [redacted]
pogrzebem i w tej ciężkiej dla na [redacted]
utracie ukochanego naszego syna [redacted]
MA TADEUSZA BRZOZY okaza [redacted]
mocy, składamy tą drogą najserd [redacted]
kowanie

RODZICE I [redacted]

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY
Adres Redakcji: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.
Telefony: 40061-7, wewn. 85 (sekretarz redakcji), wewn. 82 (sekretariat), wewn. 21 (dział kraj., zagr. i techn.). Red. nacz. tel. 4 24 10.
REDAGUJE ZESPÓŁ
KOLEGIUM REDAKCYJNE: **Jerzy R. Konieczny** — redaktor naczelny, **Jerzy Zarębski** — sekretarz redakcji, **Paweł Elsztein**, inż. **Janusz Wojciechowski.**
CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staroń, inż. Ryszard Witkowski, Adam Zientek.
Opracowanie graficzne — Stanisław Kopf. Red. techn. — Irena Bąkowicz.

Cena egzemplarza 1,50 zł. Prenumerata: kwartalnie 19,50 zł; półrocznie 39 zł; rocznie 78 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

NAKŁAD: 30.000 EGZ. NUMER PODPISANO DO DRUKU 16 SIERPNIA 1957 R.

B-24 Zam. 744/C

PZL Ł-2

W roku 1929 opuścił Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie samolot PZL Ł-2, z przeznaczeniem jako samolot łącznikowy lub dla dalszej turystyki. Dla zapewnienia bezpiecznego lądowania w przygodnym terenie, samolot Ł-2 posiadał pełną mechanizację płata, a więc skrzele systemu Handley Page oraz klapy i klapolotki. Samolot PZL Ł-2 zdał całkowicie egzamin podczas lotu propagandowego dokoła Afryki w roku 1931 (1.II.—5.V.) z załogą kpt. pil. St. Skarżyński i obs. kpt. inż. A. Markiewicz. Przebyta trasa długości ponad 25 000 km w tropikalnych warunkach bez żadnego defektu i lądowania w przygodnych terenach potwierdziły zalety samolotu Ł-2, który mimo to nie wszedł do seryjnej budowy.

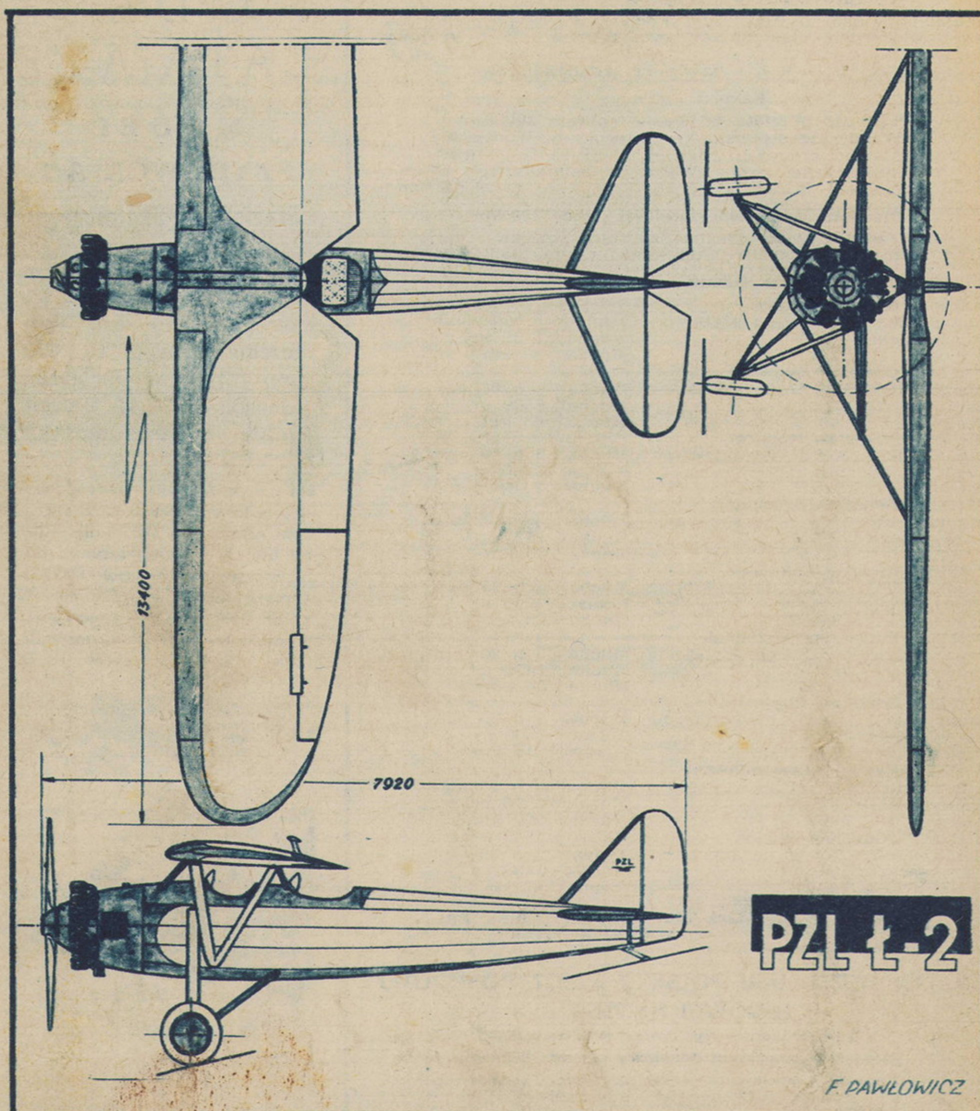
Był to górnopłat zastrzałowy konstrukcji metalowej, z płóciennym pokryciem. Płat dwudźwigarowy. Skrzele wysuwane mechanicznie znajdowały się prawie na całej rozpiętości płata i były dzielone. Kadłub z rur duralowych, łączonych ze sobą stalowymi okuciami. Obrys kadłuba tworzyły żebra i drewniane listwy. Za przegrodą ogniową znajdował się opadowy zbiornik paliwa, drugi był umieszczony pod fotelem pilota. Zbiornik opadowy był zasilany z dolnego zbiornika przy pomocy pompki mechanicznej. Koła podwozia były zaopatrzone w łożyska kulkowe w przewidywaniu transportu za samochodem, po złożeniu płatów. Z boków kadłuba znajdowały się uchwyty do zawieszenia płatów dla transportu kołowego. Usterzenie poziome było podnoszone do góry.

PZL Ł-2 miał silnik gwiazdowy Wright J-5 o mocy 225 KM. Śmigło drewniane.

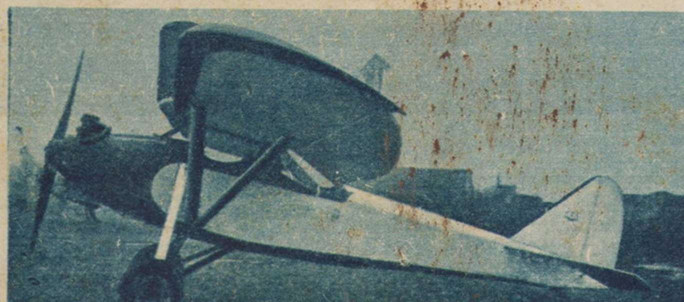
Podane poniżej osiągi samolotu Ł-2 uzyskano ze śmigłem drewnianym podczas prób w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa. Ze śmigłem metalowym osiągi były lepsze o 8—10%.

Prototyp samolotu Ł-2 został pomalowany na kolor srebrny i granatowy (zaznaczone na rysunku). Wersja „afrykańska" była pomalowana na kolor srebrny i posiadała na kadłubie i płacie czarne znaki rejestracyjne SP-AFA.

FELIKS PAWŁOWICZ



Prototyp samolotu łącznikowego PZL Ł-2. Zdjęcie archiwalne



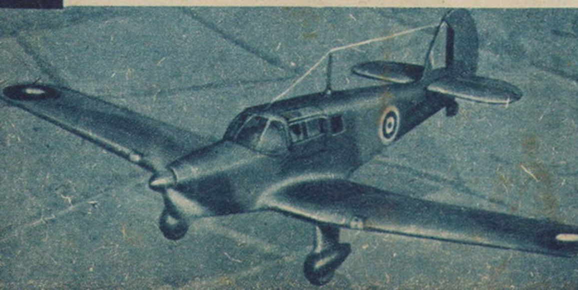
DANE SAMOLOTU PZL Ł-2:

Rozpiętość	—	13,40 m
Długość	—	7,92 m
Wysokość	—	2,70 m
Pow. nośna	—	25,8 m²
Ciężar własny	—	892 kG
Ciężar w locie	—	1 282 kG
Obciążenie pow.	—	49,6 kG/m²
Obciążenie mocy	—	5,82 kG/KM
Prędkość max. (1 000 m)	—	176 km/h
Prędkość max. (0 m)	—	183 km/h
Prędkość min.	—	63 km/h
Prędkość lądowania	—	60 km/h
Rozbieg	—	55 m
Dobieg	—	45 m
Pułap teoretyczny	—	5 250 m
Pułap praktyczny	—	4 730 m

POLSKIE DYWIZJONY NA ZACHODZIE

MIECZYSŁAW WYSZKOWSKI

Na takich samolotach („Auster") latali piloci dywizjonu 633.



663 DYWIZJON WSPÓŁPRACY Z ARTYLERIĄ *

DYWIZJON ten uformowano we Włoszech w roku 1944 jako dyon współpracy z artylerią II Polskiego Korpusu. Składał się on z 22 oficerów, którzy przeszli przeszkolenie podstawowe w pilotażu i współpracy z artylerią w Szkole Powietrznej Nr 62 w Blosmfontein w Południowej Afryce, a następnie ew Włoszech w Operacyjnej Treningowej jednostce w Ebeli oraz Pontecorvino.

W styczniu 1945 roku dywizjon ten przybył do Forli, gdzie został całkowicie wyposażony w sprzęt i pod dowództwem mjr dypl. art. pil. E. Pawlikowskiego wszedł do akcji bojowej.

Dywizjon brał udział w operacjach na samolotach Auster Mk III, IV i V, które były nieuzbrojone.

Dnia 13 lutego dywizjon 663 został przeniesiony do II Polskiego Korpusu i wziął udział w walkach nad rzeką Semo. Do końca marca dywizjon wylatał 515 godzin operacyjnych w czasie przygotowań do ataku na Bolonię, a w kwietniu w czasie ataku na Bolonię 504,5 godziny, kierując 258 razy ogniem artylerii.

Dnia 25 kwietnia 1945 r. dywizjon 663 zakończył swe operacje.

Ppor. S. Grodzicki zginął w płomieniach, zestrzelony w czasie akcji. Ppor. F. Perucki został ciężko ranny.

8 oficerów tego dywizjonu otrzymało Krzyże Virtuti Militari, a 9 — Krzyże Walecznych.

Dywizjon stracił jeden samolot, zaś 10 samolotów zostało poważnie uszkodzonych.

Działalność dywizjonu (np. ilość godzin operacyjnych, straty itp.) nie jest wliczona nigdzie do działalności Polskich Sił Powietrznych, lecz do Armii.

Dywizjon zwykle stacjonował rozrzucony eskadrami w Eboli, Meldola, Imole, Porto S. Giorgio, rejon Lago di Garla i Monza koło Milano (Włochy). Operacyjnie dywizjon podlegał Dowódcy Artylerii II Polskiego Korpusu.

———————

*) Popularnie zwany „Kubusie".

Polska Eskadra Balonowa

POLSKA Eskadra Balonowa została utworzona 15 września 1943 roku i składała się z sześciu oficerów i 148 podoficerów i żołnierzy.

Po przeszkoleniu jednostka ta przeniesiona została do Szkocji, do grupy balonowej broniącej Glasgow oraz jego portu, gdzie zajęła 12 posterunków balonowych.

W lipcu 1942 roku przeniesiona została do Firth of Port celem jej obrony oraz obrony bazy marynarki wojennej w Rosyth. Zajęła tam 14 posterunków balonowych. Jednostka ponadto przeprowadzała szkolenia w skokach Polskiej Spadochronowej Brygady w terenie.

Od 4 lipca 1944 roku jednostka brała udział w koncentracji balonowej broniącej Londynu przed pociskami zdalnie sterowanymi. Zajmowała ona 22 stanowiska i to niedaleko Redhill i Rochester. Jako ekwipunek miała balony brytyjskie L.Z. Mk-V i VII oraz amerykańskie Mk-VIII i XII.

Personel tej jednostki przeszedł przeszkolenie polowej produkcji wodoru, obsługi balonów marynarki oraz kurs kierowców i skoków spadochronowych z balonów.